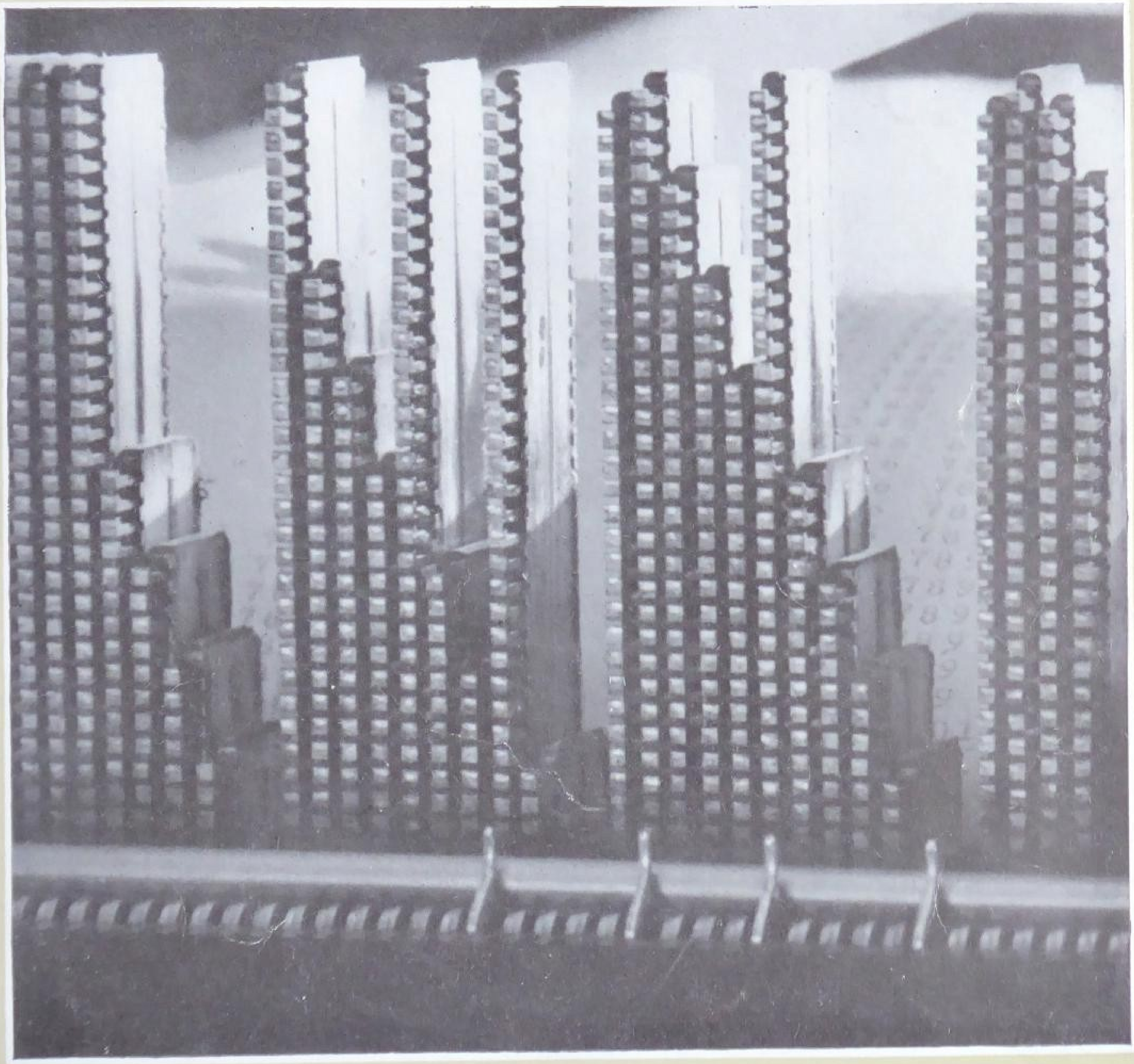
JUIN 1951 NUMÉRO 43

REVUE

PUBLICATION MENSUELLE
RÉSERVÉE AU PERSONNEL



STANDARD FRANÇAISE DES PÉTROLES

JUIN 1951 NUMÉRO 43

ESSO REVUE

REVUE MENSUELLE
RÉSERVÉE AU PERSONNEL DE LA
STANDARD FRANÇAISE DES PÉTROLES

Rédacteur en Chef-Gérant : P. MOREL

Rédaction : 82, CHAMPS-ÉLYSÉES (8e)
TÉL. BALZAC 46-24 - POSTES 241 ET 321

MEMBRE DE L'UNION DES JOURNAUX D'ENTREPRISE DE FRANCE.

SOMMAIRE

Éditorial 1
Inauguration des laboratoires Esso . 2
Cinquante ans d'automobile 7
Les embarras de Paris 9
L'autoroute du Sud de Paris 16
Incognito... à l'école de Colombes .. 21
Mécanographie à Port-Jérôme 24
Que faire en présence d'un brûlé ? .. 27

Et nos rubriques habituelles : *Nouvelles brèves - Revue de la Presse - Gratifications pour longs services - Petites nouvelles scientifiques - Chronique sociale - Nouvelles des Divisions - Les Bonnes idées paient - Mutations et Promotions - Entre Nous.*

Photographies

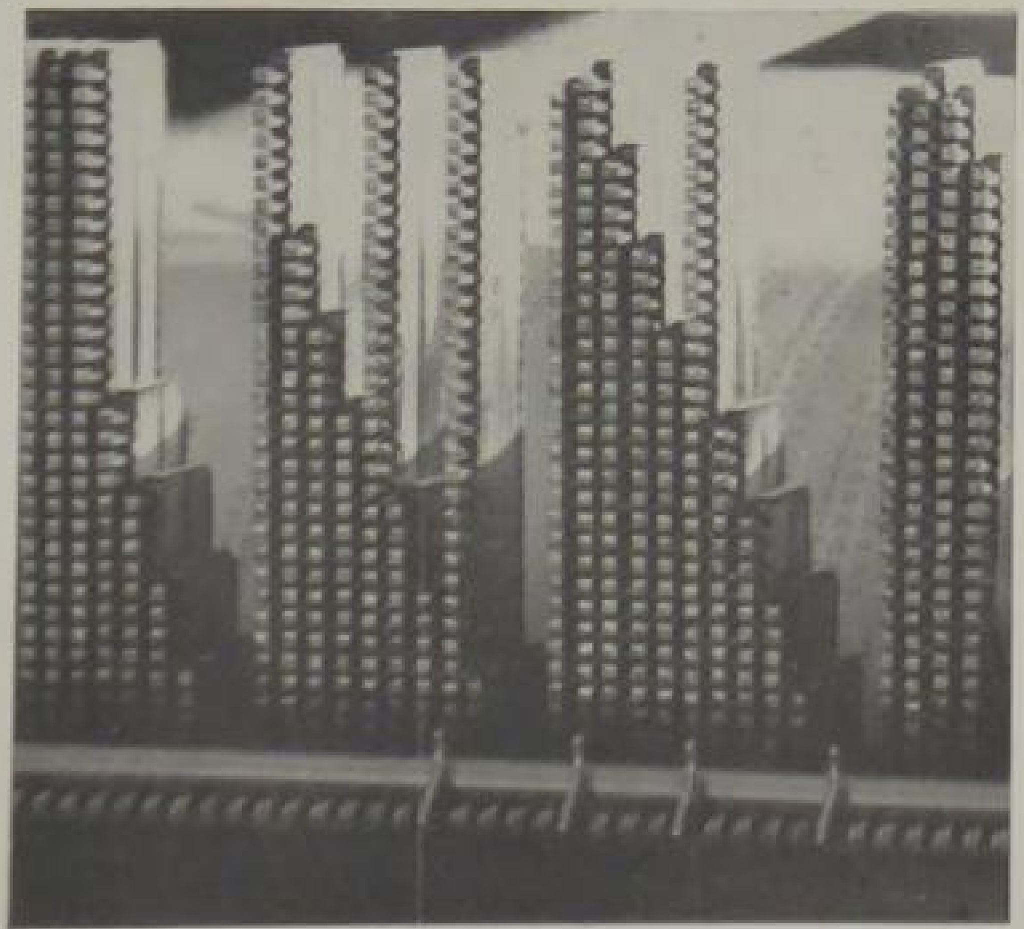
COLLECTION PARIS-NORMANDIE (DEBOURLE) p. 3, 4 h, 5 et 6 - KEYSTONE p. 14 et 15 - ROD RIEDER p. 17 - SEREC p. 20 - CORDIER p. 24, 25 et 26 - COLLECTION ESSO (MOREL) p. 2, 4, 29 b, 33 h - (VUILLEMIN) p. 8 et 10 (bas) - (TODD WEBB) p. 10 h., 11 - (BEZAULT) p. 26 b. g. 31 et 33 b, 34 b. et 35 h.

Illustrations

VUILLEMIN p. 7 - JANETTE MATGÉ p. 9, 21, 22 et 23 - MÉLISSENT p. 18 et 19 - S.E.S. d'après les journaux « Réforme » et « Science pour tous » p. 11, 12, 13, 14 et 15 - S.E.S. d'après la brochure « Que faire en présence d'un brûlé » p. 27 et 28.

Mise en page : A. B. FERREY

La reproduction de nos articles et documents doit être soumise à notre autorisation.



NOTRE COUVERTURE : *S'agit-il d'un groupe de gratte-ciel de Manhattan, longé par un autostrade à grande circulation ?... Vous le saurez en lisant l'article p. 24.*

A l'arrière plan de ces grasses prairies normandes des environs de Quillebeuf, brillent les unités et les réservoirs de la Raffinerie de Port-Jérôme. ◄

ÉDITORIAL

PLUS je me penche sur les méthodes de travail employées par les hommes au sein de l'entreprise, plus je déplore que l'ingéniosité humaine n'ait pas trouvé le moyen d'éviter le travail manuel du balayage ou du nettoyage. Je sais bien que les instruments nécessaires ont été perfectionnés depuis cinquante ans... mais tout de même, quelle perte d'énergie que d'employer des hommes à l'accomplissement de telles tâches (1) ! Et mon imagination cheminant, je songe à ces merveilleux appareils qui sont devenus les auxiliaires indispensables des Services de Contrôle et de Comptabilité ; *Esso-Revue* vous en entretient dans ce numéro. Pour moi, ces machines électro-comptables constituent une conquête extraordinaire du progrès au service de l'homme.

Elles réduisent considérablement le temps consacré par le comptable aux opérations mécaniques et par là même fastidieuses, et augmentent ainsi le temps dévolu au travail créateur — le seul véritablement humain.

L'intérêt de l'individu, comme celui de l'entreprise, commande d'éviter à l'homme tout ce que la machine peut faire. Je crois être bien d'accord avec mes amis comptables en affirmant qu'ils aspiraient à accomplir des fonctions plus nobles que celles pouvant être remplies par des machines.

Le nouvel équipement électro-comptable va les dégager de certaines servitudes et leur permettra de ne garder que la part du travail ou doit intervenir l'intelligence humaine. Ils serviront ainsi plus efficacement la production et la distribution et contribueront directement à une amélioration de la productivité dont le bénéfice va, on ne le répétera jamais assez, à l'ensemble de la communauté.

S. SCHEER, PRÉSIDENT DIRECTEUR GÉNÉRAL

(1) *Encouragement direct à l'envoi de suggestions au Comité du même nom (N.D.L.R.).*

L'INAUGURATION DES LABORATOIRES

RAFFINERIE DE PORT-JÉROME

Les laboratoires Esso de Port-Jérôme, inaugurés le 7 Avril, regroupent aujourd'hui les laboratoires de contrôle et de recherche qui existaient avant-guerre à la raffinerie, et le laboratoire central de Gennevilliers, dont l'activité était plus spécialement axée sur l'inspection des produits et les problèmes de ventes. Le laboratoire de Gennevilliers, en partie détruit en 1944 par bombardement aérien, abritait à l'époque le département "Recherches et Développements" provisoirement installé par la suite à Suresnes.

L'arrivée de l'autorail en gare de Notre-Dame-de-Gravenchon.

Les visiteurs à la descente de l'autorail.

Avant de monter en autocar, MM. Scheer et Young conversent.

Arrivée des visiteurs à la cantine de la raffinerie.

L'Inauguration des Laboratoires Esso a été un grand succès pour la S.F.P., et nos visiteurs n'ont pas caché leur admiration en visitant, trop rapidement à leur gré, ce magnifique « outil de travail ». Le mérite de cette réussite rejaillit en grande partie sur tous ceux qui, de près ou de loin, ont participé à l'organisation de cette manifestation.

7 avril — 10 h. 19 ! Un timide rayon de soleil fait chanter les vives couleurs de la charmante petite gare de Notre-Dame-de-Gravenchon où MM. Young et Gotard sont venus accueillir M. Guillaumat, Directeur des Carburants, et la plupart de leurs hôtes, venus de Paris en autorail spécial, en compagnie de notre Président, M. Scheer et de plusieurs personnalités de la S.F.P.

Transportés en autocar à la cantine de la raffinerie, les invités « autorail » retrouvent quelques personnalités arrivées à Port-Jérôme par la route et, après une tasse de café qui fut la bien venue par cette fraîche matinée d'avril, ils écoutent M. A. Gotard qui présente, en quelques mots « illustrés » par des plans et des graphiques, la situation en 1951 de la raffinerie, de la cité et des laboratoires, et les projets pour les années à venir. Citons ces quelques renseignements :

« ... Les laboratoires se composaient avant la guerre d'un seul corps de bâtiment d'une superficie d'environ 1.200 m². La construction d'un laboratoire semi-industriel de 220 m² a été commencée en 1949. En 1950 ont été entreprises les extensions des anciens laboratoires pour une surface de 660 m² et la construction d'un laboratoire moteurs d'une superficie de 600 m², et comportant 8 salles dont 5 cellules insonorisées.

« ... Un mot au sujet du personnel occupé dans les laboratoires et les services techniques. Celui-ci en 1939 était de 109 dont 35 ingénieurs et est actuellement de 225 dont 61 ingénieurs. »

Après cet exposé, les invités sont répartis en six groupes à chacun desquels est attribuée une « couleur » distincte, groupes guidés par MM. Hemmer (groupe blanc), Lefèvre (groupe bleu), Jevanoff (groupe vert), Dupas (groupe orange), Potier (groupe rouge) et Demarcq (groupe mauve). Les autocars les conduisent alors devant la porte des laboratoires où flottent les couleurs nationales, à côté du drapeau des U.S.A. et du pavillon Esso.

Six points « névralgiques » de visite ont été choisis où six speakers exposent simultanément aux groupes le travail de leur section de la façon la plus simple, mais la plus complète possible, et font visiter les installations. Ces courageux « présentateurs » qui, six fois de suite, et toujours avec la même gentillesse et la même amabilité, ouvrent les portes de leurs installations, méritent d'être cités. Ce sont MM. Suaton (Labo. Ventes), Alleaume (Labo. Raffinerie), de Saint-Léger (Labo. semi-industriel), Riegert (Labo. Moteurs), Bidault (Labo. Recherches) et Balvay (Labo. Développements) (1). Pendant ce temps, un service d'ordre, assuré par MM. Jouandet, Leygonie et Schmit, veille à la parfaite synchronisation de cette visite tournante et ramène à leurs « troupeaux » les brebis égarées.

(1) *Voir dans le numéro précédent de l'Esso-Revue le plan d'ensemble des Laboratoires.*

Ci-dessus : *Avant la visite des laboratoires, les invités de la S.F.P. écoutent avec intérêt l'exposé de M. A. Gotard sur la raffinerie, sa situation actuelle et les travaux en cours.* — Ci-contre : *un groupe de visiteurs pénètre dans les laboratoires.*

A gauche, en haut : Ecoutant l'exposé de M. Suaton, « speaker » au laboratoire des Ventes, on reconnait : MM. Scheer, Porters, Guillaumat, Weiss, Gotard et Robert André.

A gauche, au centre : les visiteurs sont impressionnés par la hauteur du bâtiment qui abrite le laboratoire semi-industriel.

A gauche, en bas : le bruit des appareils en fonctionnement au laboratoire semi-industriel avait nécessité l'emploi d'un amplificateur. C'est M. de Saint-Léger qui parle au micro.

A droite, en haut : le couloir du bâtiment du laboratoire Moteurs est largement éclairé par un plafond de béton translucide

A droite, au centre : le groupe « blanc » visite le laboratoire semi-industriel.

A droite, en bas : MM. Scheer et Gotard devant le pipe-still du laboratoire semi-industriel.

La présentation impeccable des locaux et du matériel, l'organisation des laboratoires et l'intérêt des exposés ont vite fait d'attirer la sympathie et l'intérêt des visiteurs, techniciens ou non, un peu surpris, il faut l'avouer, de trouver à Port-Jérôme un aussi bel instrument de travail, sans doute unique en Europe, comme n'hésitent pas à le dire certains d'entre-eux pendant l'apéritif qui suit à la cantine la visite des laboratoires.

Invités à passer à table, les visiteurs traversent alors les splendides cuisines de la cantine — autre sorte de laboratoires — qui par leur propreté et la qualité de leur équipement ne le cèdent en rien à ceux des « vrais ». Ils ont la surprise de découvrir dans la salle à manger un splendide couvert et de déguster un déjeuner « fait à bord » que nous ne voulons pas décrire pour ne pas trop mettre l'eau à la bouche de nos lecteurs. Félicitons ici M. Horreard, chef des Services Généraux ; M. Verdier, gérant de la cantine, et tout son personnel pour le bel effort fourni par chacun d'eux.

A l'issue du repas, M. Young se lève, entamant la série des discours, et dit notamment :

« ... Qu'il me soit permis de féliciter et remercier M. Gotard, directeur de la raffinerie, qui préside sur ce vaste monde au travail, et à tous ceux qui l'ont aidé, pour la parfaite organisation de cette visite, ainsi que pour cet excellent repas.

«... L'inauguration des nouveaux laboratoires marque une étape importante et l'achèvement d'un plan que notre Société avait arrêté après la Libération : concentrer à Port-Jérôme tous les services techniques de notre Société, en dehors de ceux qui doivent nécessairement rester au siège.

«A la fin des hostilités, notre département Recherches et Développement était installé à Suresnes, dans un local aménagé avec des moyens de fortune, trop exigu pour autoriser la moindre extension. Tel quel, cependant, un groupe de chercheurs émérites, dirigé par le Dr Hummer, formant le noyau de notre actuelle organisation Recherches et Développement, y a fait du bon travail.

«D'un autre côté, la reconstruction et la modernisation de la raffinerie de Port-Jérôme a entraîné une liaison de plus en plus étroite entre les problèmes de recherche et le travail quotidien du raffinage. C'est pourquoi, nous avons pris la décision de regrouper en un seul lieu les services techniques et les services de recherche. Ceci impliquait l'agrandissement des laboratoires existants, agrandissement permettant aussi bien d'accueillir le personnel et les installations des groupes de recherches de Suresnes que de faire place à de nouvelles installations, et d'en moderniser d'autres.

«En concentrant la construction en un même endroit, on a pu réaliser un ensemble harmonieux, qu'il aurait été impossible d'obtenir en dispersant nos forces.

«Nous avons cependant conservé dans nos autres grands centres de fabrication — notamment à la Raffinerie de La Mailleraye, en raison de la complexité de ses fabrications — ainsi qu'à Port-Saint-Louis-du-Rhône, des laboratoires de contrôle : il ne fallait pas, en effet, différer les analyses qui, dans certains cas, doivent être communiquées instantanément aux services intéressés pour ne pas apporter de retard dans les fabrications.

«... Je ne saurais mieux comparer notre organisation qu'à un orchestre symphonique dont, jusqu'à présent, les instruments à vent étaient séparés des instruments à cordes, et dont les instruments de percussion jouaient leur partie dans un endroit différent.

« Il est bien certain que, dans ces conditions, du point de vue strictement harmonique, le résultat ne pouvait pas être aussi bon, même si les musiciens étaient des professionnels éminents.

«Mais une fois ce grand orchestre rassemblé, il faut encore lui faire jouer de la bonne musique : or, nous sommes, ne l'oublions pas, compositeurs et exécutants. Je ne pense pas que l'on attende de nous que nous composions tous les jours du Berlioz ou du Saint-Saëns, mais nous espérons quand même écrire et jouer une musique très acceptable, en prenant nos thèmes en majeure partie dans notre propre matière grise, mais parfois aussi en faisant des emprunts à l'orchestre de la Standard Oil Development aux Etats-Unis, ou en Angleterre, par un échange de bons procédés, à celui de l'Esso Development Ltd.

« Je n'ai pas l'habitude d'infliger à mes auditeurs de longs discours et comme je crois que notre Président, M. Serge Scheer, tient à remercier lui-même les personnes qui ont bien voulu répondre à notre invitation, je me bornerai à

Après la visite, de gauche à droite : MM. Weiss, Scheer, Robert André, Guillaumat et Bailliat.

M. Serge Scheer prononce son allocution, à l'issue du déjeuner.

vous demander très simplement d'apporter quelques applaudissements, non pas à moi-même, qui ne suis dans cette affaire que l'impresario, mais aux musiciens de cet orchestre et aux chefs qui les ont formés et qui les dirigent. »

Succédant à M. Young, M. Scheer prononce un discours dans lequel le président de la S.F.P. met à nouveau l'accent sur la politique de la Société en matière de relations humaines. L'importance de cette allocution nous semble telle que nous n'hésitons pas à en publier ci-dessous d'importants extraits.

« ... Dans les bâtiments que vous avez visités, notre Société va poursuivre des recherches dont les différents axes vous ont été définis. Vous allez certainement en déduire que la Standard Française des Pétroles n'a pas, pour l'instant, l'intention de travailler dans tous les secteurs de la recherche, et vous aurez raison. Notre société a, en effet, au cours de ces dernières années, dans son comportement industriel et économique, fait en quelque sorte un choix : ce choix lui interdit de disperser ses efforts. Ce choix comporte, entre autres prises de position, le désir de devenir une société « intégrée ». Nos efforts, en dehors de nos programmes industriels de raffinage, de distribution et d'extension de notre flotte de haute mer, vont s'exercer dans un domaine tout nouveau, celui de l'exploration et — nous l'espérons — de la production du pétrole, domaine qui nous paraît de nature à apporter à l'économie française un appoint de brut payable en francs, dont elle a tant besoin, et à développer ses ressources pétrolières métropolitaines.

« ... Nous espérons enfin que les jeunes ingénieurs que le pétrole attire de plus en plus nombreux pourront trouver dans la visite de nos laboratoires et les stages qu'ils peuvent être appelés à y faire, un sujet d'intérêt qui les entretiendra dans l'idée que notre industrie est de celles dont le moins qu'on puisse dire est qu'elles ignorent l'immobilisme.

« On dit souvent aux Etats-Unis que l'Industrie du Pétrole est une industrie « progressive » et ceci est vrai, non seulement sur le plan d'une recherche et d'un perfectionnement techniques, dont le rythme nous impose à la fois des amortissements très rapides et des investissements toujours plus importants, mais également dans le domaine social.

. . . .

« En saluant une fois de plus les ouvriers de la belle réalisation que nous avons visitée ce matin et en remerciant encore tous ceux qui ont bien voulu s'associer à l'hommage que nous leur rendons aujourd'hui, je forme des vœux sincères pour que le souci primordial de l'amélioration de la condition humaine nous réunisse toujours dans une communion d'esprit et d'action, comme c'est le cas aujourd'hui.

« Pour terminer, je voudrais rappeler cette phrase de Pasteur que citait le Président de notre chère Association, l'A.F.T.P., le Pr Weiss :

« Les laboratoires sont les centres de l'avenir, de la richesse, du bien-être. C'est là que l'humanité grandit, se fortifie, devient meilleure... »

... Et M. Weiss ajoutait, parlant des quinze années de l'Ecole Nationale Supérieure du Pétrole à Strasbourg :

« On ne saurait mieux traduire ce que fut notre ligne de conduite... »

Il faut que, dans quinze ans, le Président de la Standard Française des Pétroles, parlant de ces laboratoires, puisse, avec le même à-propos et la même sincérité, en affirmer autant. »

Répondant à M. Scheer, M. Guillaumat commence par remercier la S.F.P. de son accueil, soulignant la qualité de l'hospitalité offerte « dans la ligne des grandes traditions de la Société. »

M. Guillaumat félicite ensuite MM. Gotard et Young de leurs exposés et se félicite d'avoir été ainsi mis au courant du programme de reconstruction et de développement de la raffinerie. Au passage, M. Guillaumat note la justesse des prévisions de la Commission de Modernisation des Carburants qui a toujours su voir grand. Il souligne combien cette Commission a eu raison de recommander au gouvernement le maintien et le renforcement des relations amicales avec les grandes sociétés pétrolières.

En effet, cette politique a contribué à la formation des techniciens et a incité les sociétés à investir largement.

M. Guillaumat félicite M. Scheer du rôle qu'il a joué en tant que Président de la Standard Française des Pétroles au sein du groupe de Jersey et précise le rôle joué par la Société pendant la période de reconstruction où, grâce à ses amis américains, elle a pu obtenir un ravitaillement régulier en pétrole brut et s'assurer d'avantageuses conditions de transport pendant une période où le manque de dollars pesait lourdement sur l'Economie française.

Puis, M. Guillaumat rappelle le soin que la Société apporte à la formation et au perfectionnement de son personnel et souligne à ce propos le rôle important du service des recherches qui a été maintenu en place malgré la guerre et l'occupation. Enfin, s'adressant à M. Scheer en tant qu'Administrateur de l'Institut du Pétrole, il mentionne la part importante que nos ingénieurs occupent dans le personnel enseignant de l'Institut et de ses annexes.

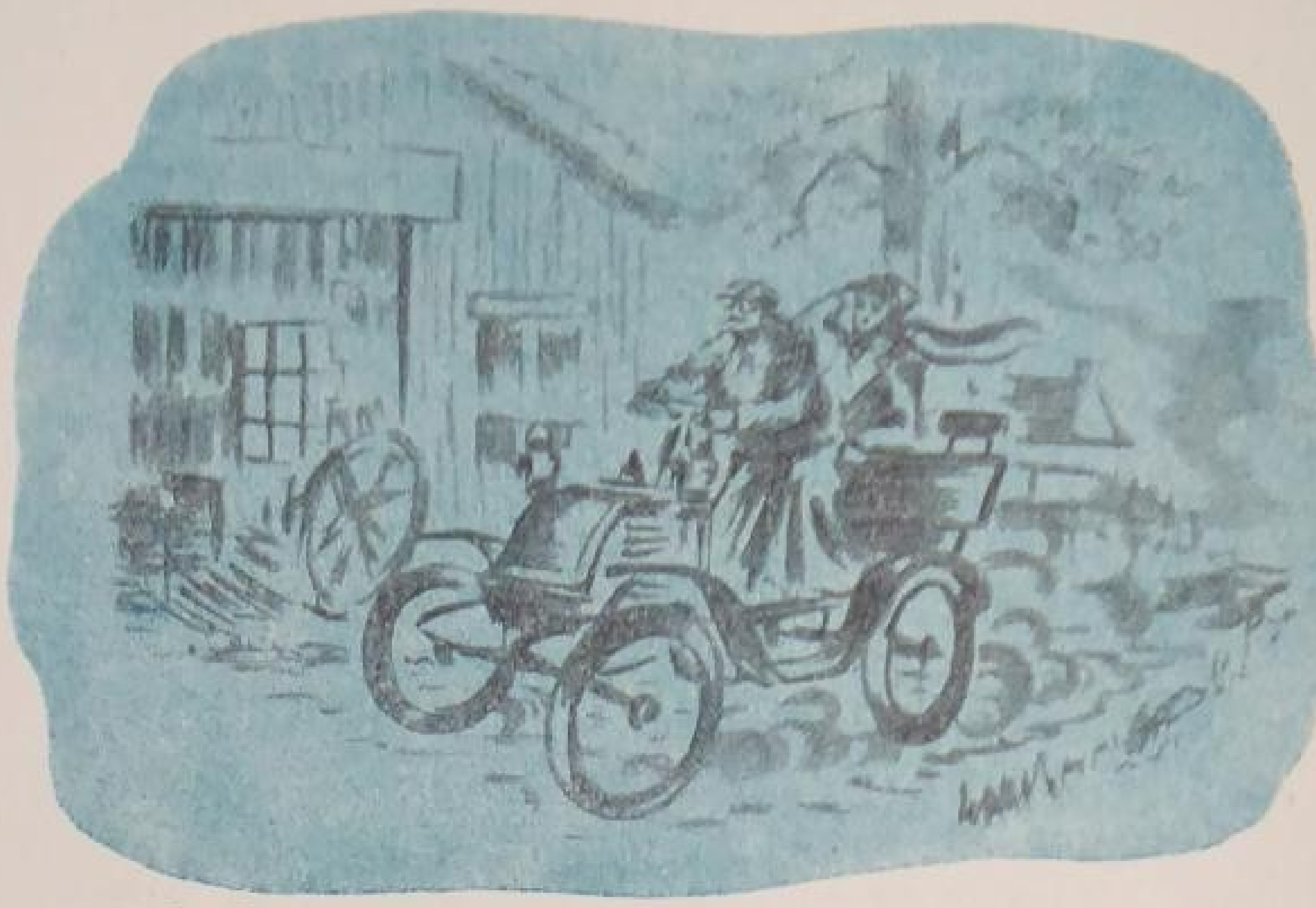
Puis M. Guillaumat fait allusion au souci de qualité qui doit continuer à inspirer les fabricants d'huiles de graissage et se réjouit de voir la Standard faire un effort supplémentaire dans ce domaine grâce à ses nouveaux laboratoires qui permettront d'atteindre la classe internationale pour les produits fabriqués en France.

Au sujet du permis de recherches accordé à la Standard Française des Pétroles, dans le sud-ouest de la France, M. Guillaumat ne manque pas de réaffirmer l'intérêt qu'il y voit pour l'Economie française, et termine en rappelant qu'un Directeur de la Société Chérifienne des Pétroles avait fait, il y a quelque temps, une conférence au cours de laquelle il avait affirmé que « le pétrole est dans notre cerveau ». M. Guillaumat conclut donc qu'il avait « plus que de l'espoir » au sujet de notre recherche pétrolière, car il connaissait la ténacité et le dynamisme de la S. F. P.

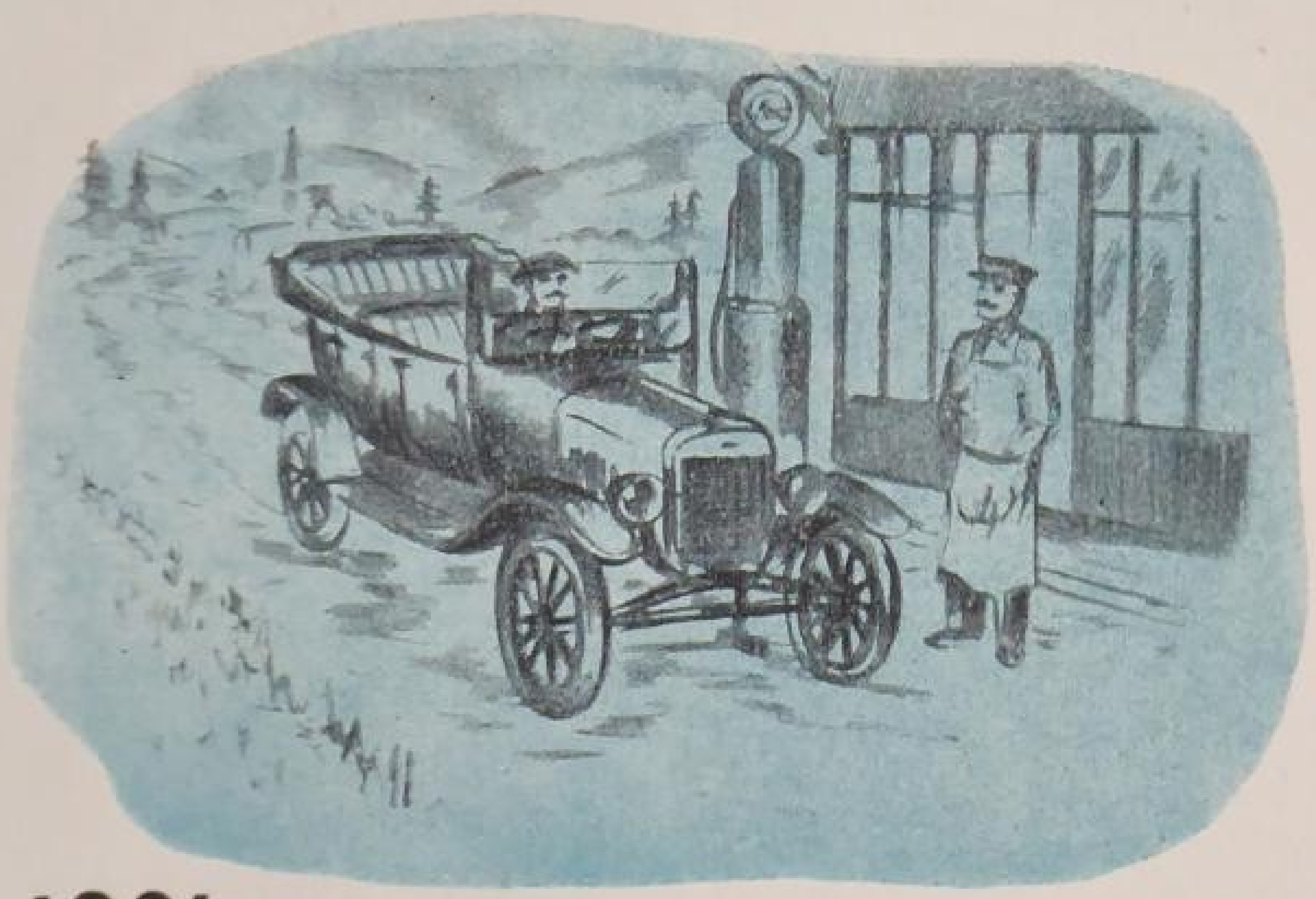
Les autocars reprennent ensuite les visiteurs pour une rapide visite de l'ensemble de la raffinerie et de la cité « la Petite Campagne ». Puis c'est le retour vers l'autorail... et vers Paris !

CINQUANTE ANS D'AUTOMOBILE ET DE DISTRIBUTION

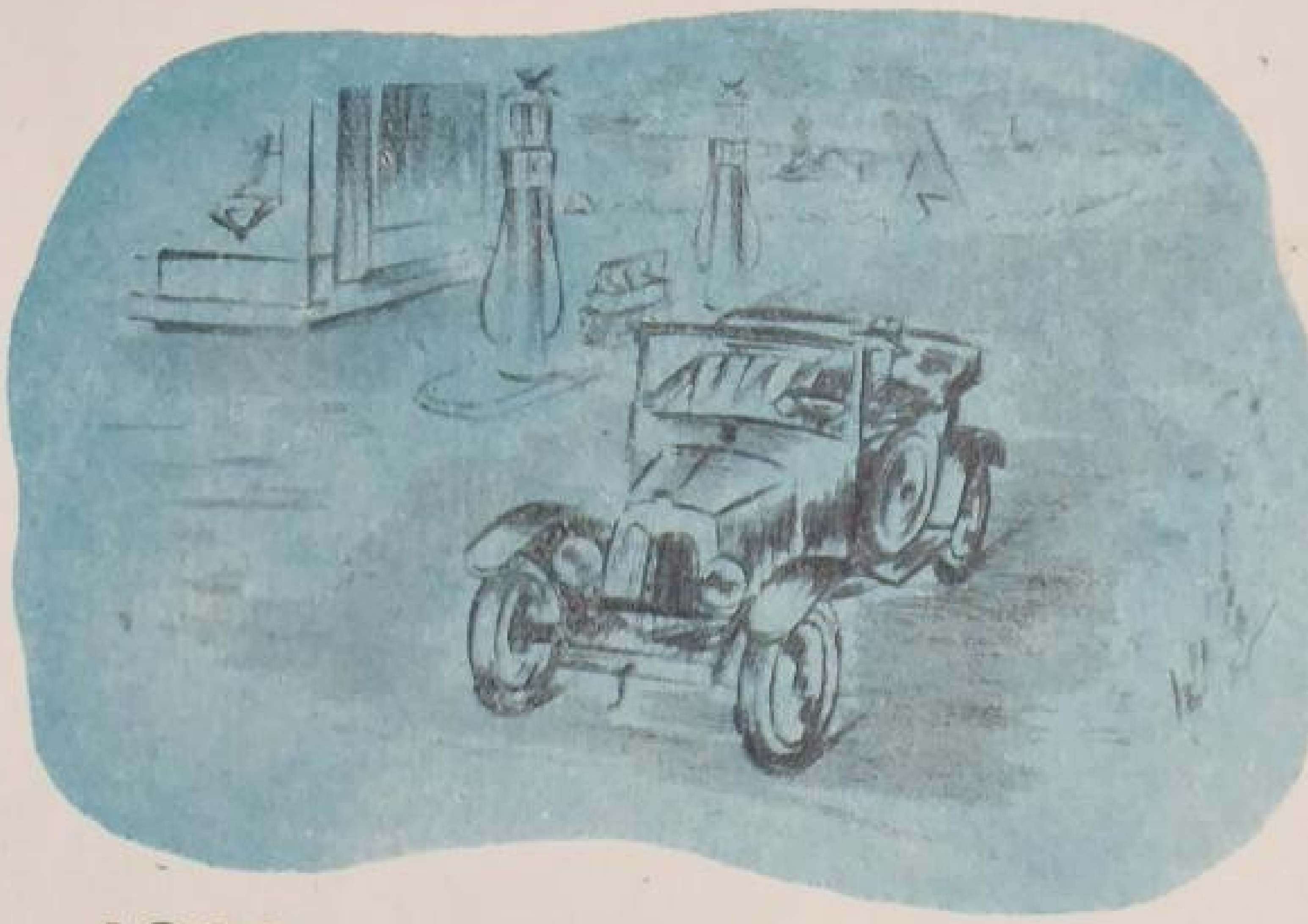
Si les routes ont bien changé depuis 50 ans, convenons que la distribution de l'essence, dans ce demi-siècle, a beaucoup évolué elle aussi. Nous tentons de l'évoquer par ces quelques images.



1901 Les routes sont étroites, sinueuses et... poussiéreuses ! L'automobiliste téméraire de l'époque tombe souvent en panne d'essence. S'il part pour un long voyage (50 km. !), il doit se munir, chez son épicier, de nombreux bidons de cinq litres !

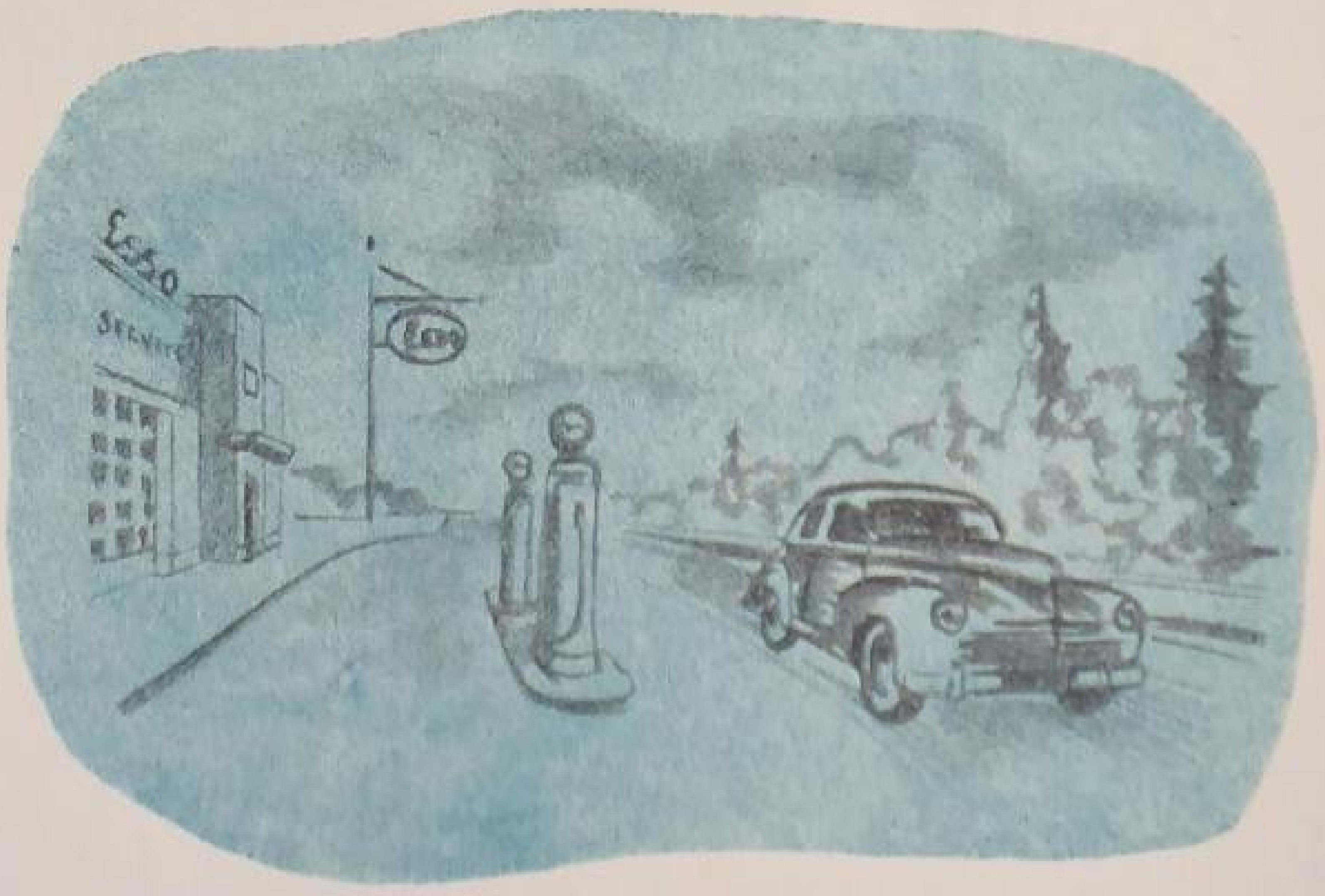


1921 Quel progrès !... La Ford T., déjà merveilleuse, roule encore sur des routes étroites, embourbées, mais empierrées ; les pannes d'essence ne sont plus guère à craindre car les premières pompes apparaissent au bord des chemins.



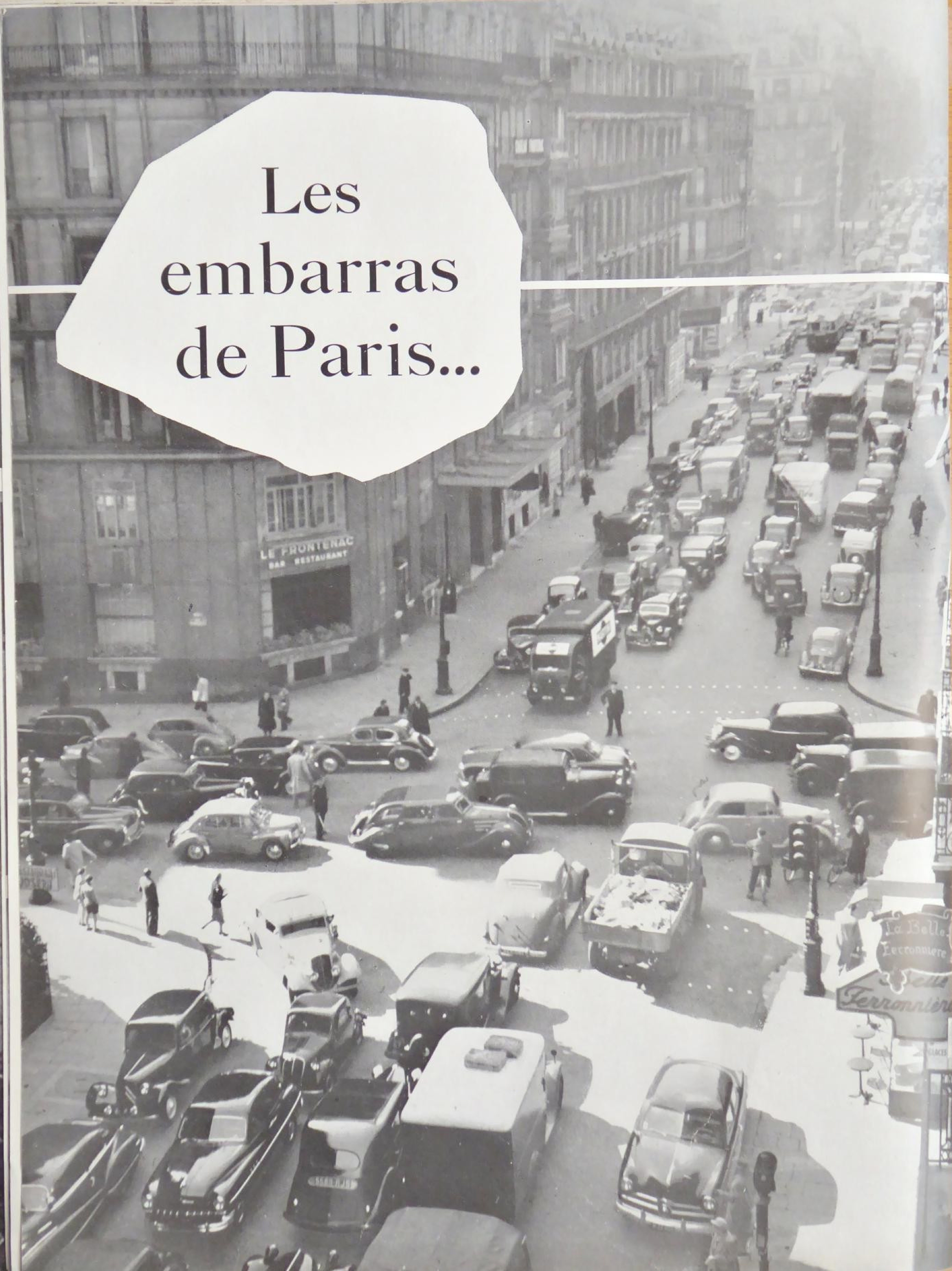
1926 Quelle joie de partir en promenade au volant d'une 5 CV Citroën, sans craindre de sauter sur les routes, à présent recouvertes de bitume, et aux lignes bien droites ; graissage et vidange sont maintenant choses courantes aux stations-services.

1935 On s'élance sur les routes bitumées et antidérapantes. En dix ans, les défauts ont disparu et la circulation présente toutes garanties. Les stations-service offrent les avantages d'un ravitaillement, d'un graissage ou d'une vidange rapide.



1951 Les autoroutes sont sans doute les routes de l'avenir. Les stations-service sont de plus en plus nombreuses dans toutes les régions de France, de plus en plus modernisées, et l'automobiliste effectue de longs parcours dans des conditions de confort parfaites.

Les embarras de Paris...



OU

COMMENT AMÉLIORER LA CIRCULATION ?

La circulation à Paris a déjà fait l'objet d'un article dans l'« Esso-Revue » n° 32 de juin 1950 ; ce problème peut parfois sembler insoluble : en effet, le nombre des automobiles s'accroît de jour en jour, leur stationnement réduit encore la largeur des rues et il faudra certainement bientôt mettre en œuvre de grands moyens pour remédier à l'encombrement et aux embouteillages. Nous nous proposons, par cet article, d'indiquer quelques solutions envisagées ou suggérées.

LES RÉALISATIONS PASSÉES

Il y a trois cents ans, Boileau consacrait déjà quelques vers aux « embarras » de Paris, dans sa Ve Satire. Le problème ne date pas d'aujourd'hui ! Mais il ne s'est vraiment posé qu'après la guerre 1914 1918 avec l'essor que prenait l'industrie automobile ; en 1920, 31.214 véhicules circulaient dans le département de la Seine ; ce chiffre est passé à 357.800 en 1939 ! D'après les services compétents de la Préfecture de Police, il serait actuellement d'environ 600.000 ! La rue Royale à Paris comptait 2.800 passages par heure en 1946, et 13.100 en 1948. Ce chiffre est bien entendu dépassé aujourd'hui. Le nombre des automobiles s'accroît à un rythme vertigineux et la circulation devient de plus en plus difficile. Dès 1920, cependant, des mesures ont été prises pour « désengorger » les artères de Paris, et la Préfecture de Police conviait le public à participer à l'étude des moyens à employer par deux concours (en 1921 et 1926) dont le second concernait plus spécialement les voies et les garages souterrains. Les solutions soumises furent très diverses et ne pouvaient être que très progressivement appliquées. Elles nécessitaient, par ailleurs, l'obtention de crédits considérables et les autorisations de nombreuses parties intéressées. Le seul moyen pratique d'améliorer la circulation, préconisé par ces solutions, est demeuré l'aménagement des voies existantes et la création de nouvelles artères. C'est le plus classique, mais le plus valable et surtout le plus réalisable dans un proche avenir. Partout où ce fut possible, on élargit les voies importantes, mais la percée d'avenues et de rues nouvelles fut entravée par la crise du logement et le prix prohibitif des expropriations. Par contre, on put aménager les boulevards extérieurs qui permettent de contourner Paris, et percer deux passages souterrains sur les quais, au débouché du Pont d'Iéna et du Carrousel. Les tramways, motifs de fréquents embouteillages, ont été supprimés à partir de 1926 et remplacés par les autobus, alors qu'ils continuent à entraver la circulation dans nombre de capitales européennes, telles que Londres, Bruxelles ou Stockolm. Les chaussées furent améliorées de façon à éviter les dérapages et les accidents souvent graves qui en découlent. Au 1er janvier 1934, tous les revêtements en asphalte comprimé avaient été recouverts par des tapis antidérapants et, dès 1936, on entreprit de convertir les pavages de bois, glissants par temps de pluie, en revêtements bitumineux ou en pavage « mosaïque ». L'achèvement de ce travail est attendu pour 1951 ou l'année suivante, et ce sera un grand soulagement pour les automobilistes de rouler sans crainte par temps humide.

La circulation est également souvent compliquée par l'indiscipline des piétons dont les évolutions sur la chaussée ont été réglementées à l'aide des passages cloutés, actuellement au nombre de 12.000. En outre, chaque fois que la chose s'est trouvée réalisable, les accès du métropolitain ont été disposés de manière à remplir le rôle de passages publics pour piétons. D'autres innovations de plus grande importance furent : la création des voies à sens unique, la circulation giratoire sur les places où l'on disposait de l'espace nécessaire et la limitation dans le temps et dans l'espace du stationnement des voitures. Ces dispositions donnèrent naissance à une signalisation sans cesse améliorée. Enfin, tous les emplacements disponibles du domaine public (place Vendôme, place de la Concorde, place de la Madeleine, place du Palais-Royal, avenues des Champs-Elysées et George-V, les quais, etc.) ont été dévolus au « parking » des voitures.

LES RÉALISATIONS PROCHAINES

Ces innovations, en dépit de leur variété et de leur opportunité, n'ont été que des palliatifs ; des mesures plus radicales doivent être prises pour améliorer d'une façon sensible la circulation parisienne. Les services compétents de la Préfecture de la Seine étudient, d'ores et déjà, les opérations à réaliser, mais elles ne pourront être entreprises que dans un avenir souvent lointain, en raison de l'importance des travaux à effectuer et des moyens nécessaires à leur mise en route. Ces opérations sont de deux sortes : celles que l'on pourra réaliser prochainement et celles qui ne recevront qu'une application lointaine, éventuellement échelonnée sur plusieurs années.

Les travaux nécessaires sont estimés à une dizaine de milliards de francs, couverts en grande partie par les contribuables parisiens. Les aménagements préconisés, pour le proche avenir, sont de tous ordres : utilisation des berges de la Seine pour la circulation (vers le Pont d'Austerlitz) et le « parking », démolition du Viaduc d'Auteuil, percement de deux passages souterrains, construction de rampes d'accès, couverture de tranchées de chemin de fer, élargissement des chaussées, aménagement de plusieurs avenues aux environs de l'Etoile pour permettre aux voitures de s'y garer, soit en file, soit en « ordre de bataille ». Cette mesure est déjà en cours.

Le percement de voies nouvelles qui exigerait la démolition d'immeubles est encore rendu impossible par la crise du logement, et ne peut être envisagé dans le centre, mais la construction d'un boulevard périphérique doublant les anciens boulevards militaires sera entreprise. D'autre part, la signalisation sera perfectionnée et synchronisée dans plusieurs voies à sens unique, comme c'est le cas depuis plus de deux ans déjà sur les quais de la rive droite de la Seine, entre la Concorde et le quai Sully. Enfin, l'éclairage public sera lui aussi amélioré, afin d'éviter la nuit l'emploi des phares,

Une silhouette familière ! Ce gardien de la paix semble méditer sur les problèmes que pose la circulation.

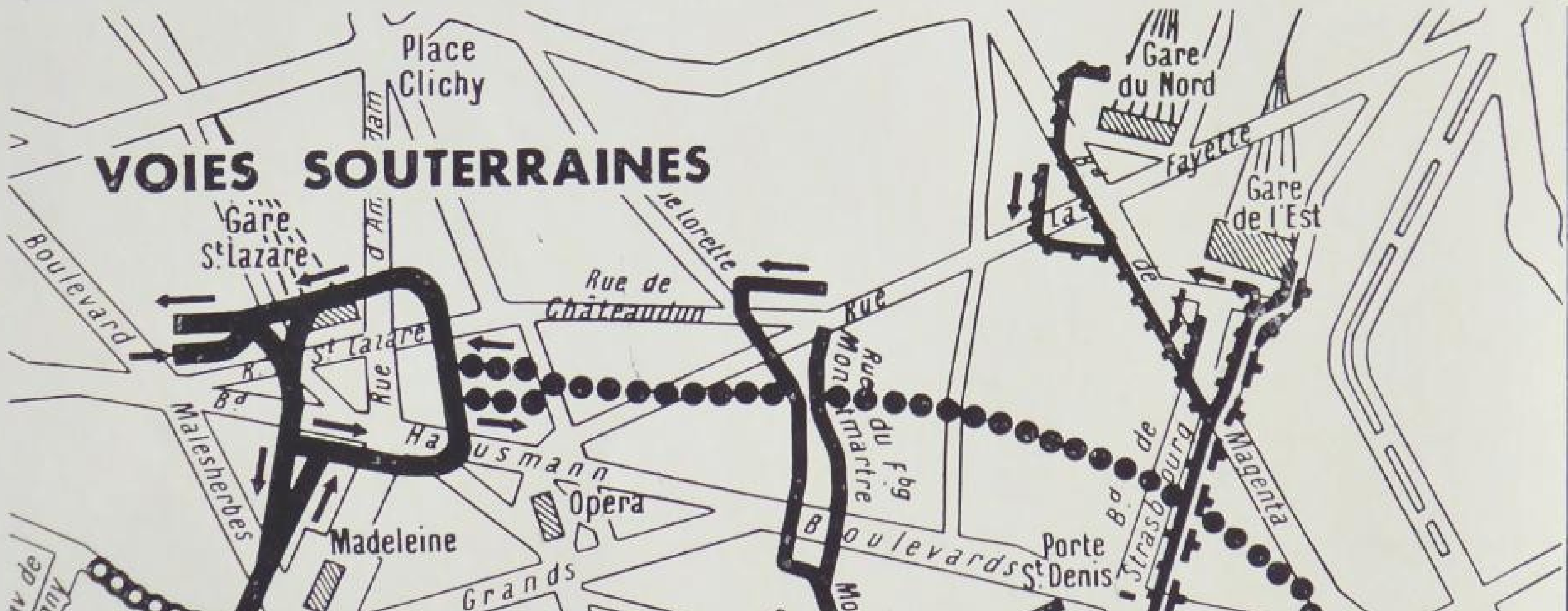
De nombreuses rues de Paris sont à présent à sens unique. Cette solution ne saurait être suffisante.

Une image bien parisienne : l'Opéra, avec l'agent de police dans sa « chaire » et l'imposant lampadaire.

LES RÉALISATIONS LOINTAINES

La construction de voies de transit souterraines traversant la zone centrale serait un grand pas dans la solution du problème de la circulation. Mais cette construction pose un certain nombre de questions. D'abord, celle de la profondeur à laquelle elles devront être creusées, pour échapper à l'encombrement du sous-sol de la capitale (métro, égouts, canalisations, etc.), ensuite celle de la surface à prévoir pour la répartition et l'évacuation des voitures. Chacune de ces surfaces devra être égale à la superficie de la place de la Concorde, car la bonne marche d'une voie souterraine dépend essentiellement de la régularité de son débit. Or, d'après les calculs, le débit maximum d'une voie souterraine à quatre files de voitures est aussi élevé que celui de l'avenue des Champs-Elysées, à l'heure de pointe. Les projets établis dès 1930 comprenaient trois itinéraires (Nord-Sud : Hôtel-de-Ville - Gare du Nord, Saint-Germain-des-Prés - Square Montholon, Concorde - Saint-Augustin, et deux itinéraires Est-Ouest : Bastille - Saint-Philippe-du-Roule, République - Gare Saint-Lazare). La construction des voies souterraines pour les autos est toutefois plus chère que celles du Métropolitain, les droits d'expropriation non compris. En effet, une ligne du Métropolitain, qui coûtait à cette époque environ 25 millions au kilomètre, permettait de transporter 40.000 personnes en une heure, alors qu'une voie souterraine à quatre files de voitures serait revenue à 60 millions le kilomètre, pour un débit maximum de 1.300 voitures à l'heure par file, soit environ 18.000 personnes. Le coût de la construction d'un kilomètre de voie est estimé actuellement à plus de 3 milliards, sans compter les montants des expropriations, les frais d'exploitation, d'éclairage et d'entretien. Ce projet n'est toute-

Ci-contre : Un bel encombrement rue Pierre-Charron.

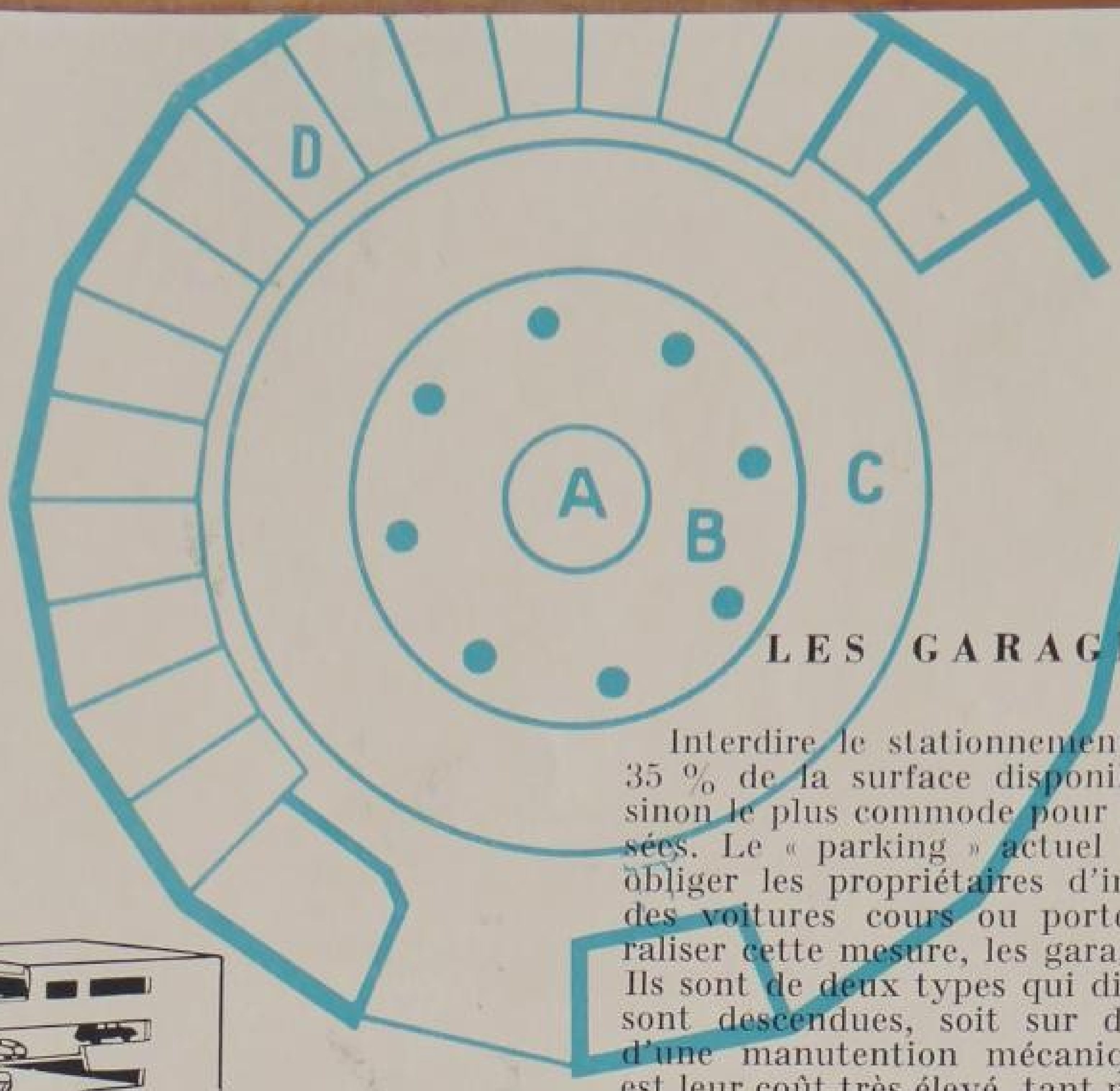


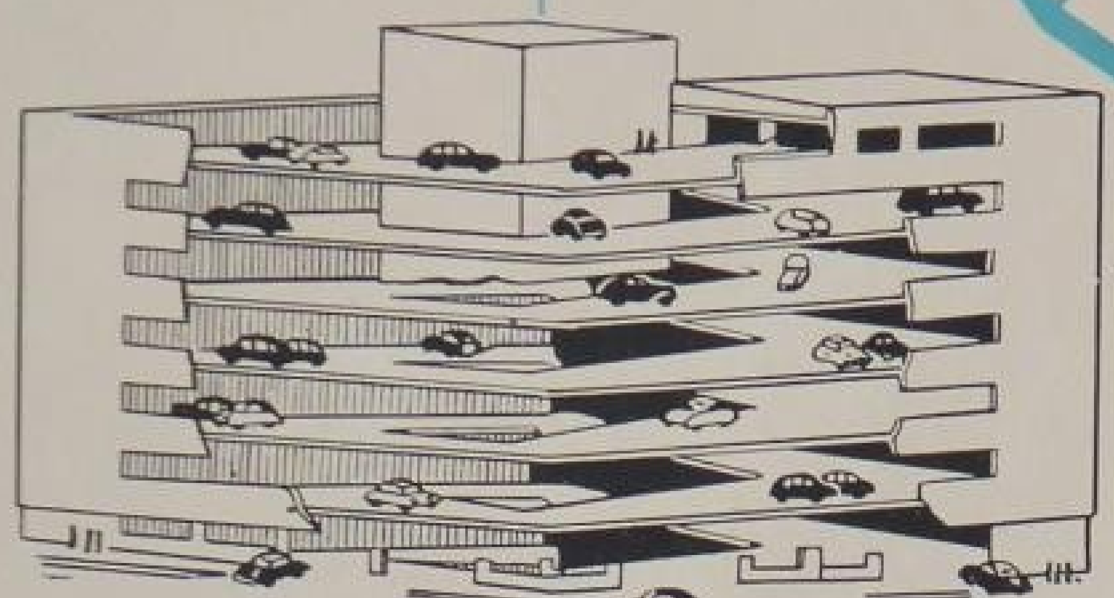
Pour améliorer la circulation dans Paris, la meilleure solution consiste à établir des voies souterraines de transit. Les derniers aménagements du plan de 1930 prévoient les itinéraires suivants : Châtelet-gare de l'Est et gare du Nord ; Saint-Germain-des-Prés-Carrefour Châteaudun-Lafayette et porte Saint-Denis ; place de la République-gare Saint-Lazare ; place de la Bastille-place Beauvau ; place Saint-Augustin-place de la Concorde (desservant la gare Saint-Lazare). Les tunnels, application de technique américaine qui ont fait leur preuve, admettraient quatre files de voitures. Un point noir : le prix très élevé de cette réalisation qui nécessiterait de gros travaux.

COMMENT ORGANISER LE PARKING

Le manque de place, l'absence de dégagements sont les deux principaux écueils auxquels se heurtent les techniciens qui cherchent à résoudre le problème du parking dans les grandes villes.

Ci-dessous : A Los Angelès, garage en spirale pour 500 voitures rangées le long de la rampe. Au centre : ascenseur pour piétons. *Ci-contre :* Un garage circulaire à Lucerne : (A) Plaque tournante ; (B) Parking fixe ; (C) Deuxième plaque tournante ; (D) Box.

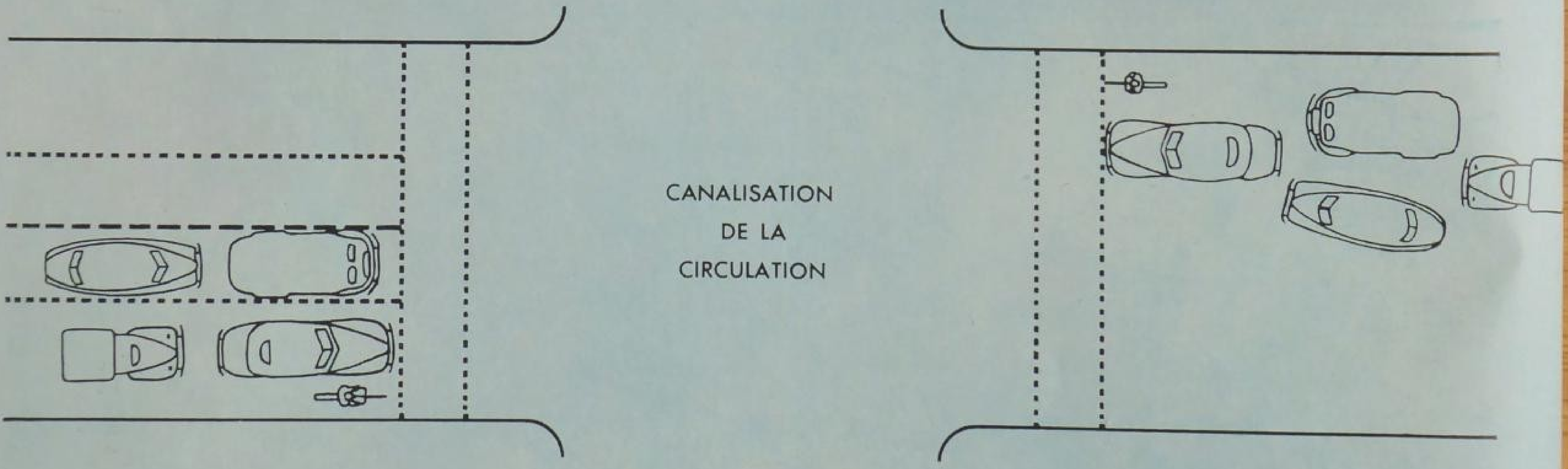




LES GARAGES SOUTERRAINS

Interdire le stationnement qui, dans certaines artères, occupe 35 % de la surface disponible, serait le moyen le plus simple, sinon le plus commode pour augmenter la largeur utile des chaussées. Le « parking » actuel étant très insuffisant, on a pensé à obliger les propriétaires d'immeubles à mettre à la disposition des voitures cours ou portes-cochères. Dans l'attente de généraliser cette mesure, les garages souterrains ont été mis à l'étude. Ils sont de deux types qui diffèrent par la façon dont les voitures sont descendues, soit sur des pentes inclinées, soit au moyen d'une manutention mécanique. L'inconvénient de ces garages est leur coût très élevé, tant pour la construction que pour l'exploitation. La place d'une voiture reviendrait à environ 1.500.000 fr., alors qu'elle ne coûterait que le tiers dans un garage construit en élévation. Par ailleurs, d'après les calculs, l'exploitation s'annonce déficitaire au moins pendant un certain temps et le principe d'une subvention municipale n'a pas été admis. Ce projet, qui n'est pas abandonné, ne connaîtra donc pas une réalisation très prochaine.

CE QUI PEUT ÊTRE FAIT



fois pas abandonné, une commission a été instituée en vue de l'étudier au moyen d'un concours public.

Nous avons indiqué les réalisations passées, proches et lointaines qui, si belles soient-elles, ou bien ne sont pas encore suffisantes ou bien sont irréalisables. M. C. Humbert a soumis l'an dernier au journal *Réforme* un projet d'amélioration de la circulation, dont nous avons extrait les lignes suivantes. Elles concernent plus particulièrement :

L'indiscipline du conducteur

Elle provient parfois de la mauvaise signalisation des rues. Pour y remédier, il serait bon d'intensifier les marques sur la chaussée, les bandes peintes, les clous, les îlots lumineux, etc., qui délimiteront les pistes dans lesquelles les voitures devront circuler ou se ranger.

Le piéton et sa sécurité

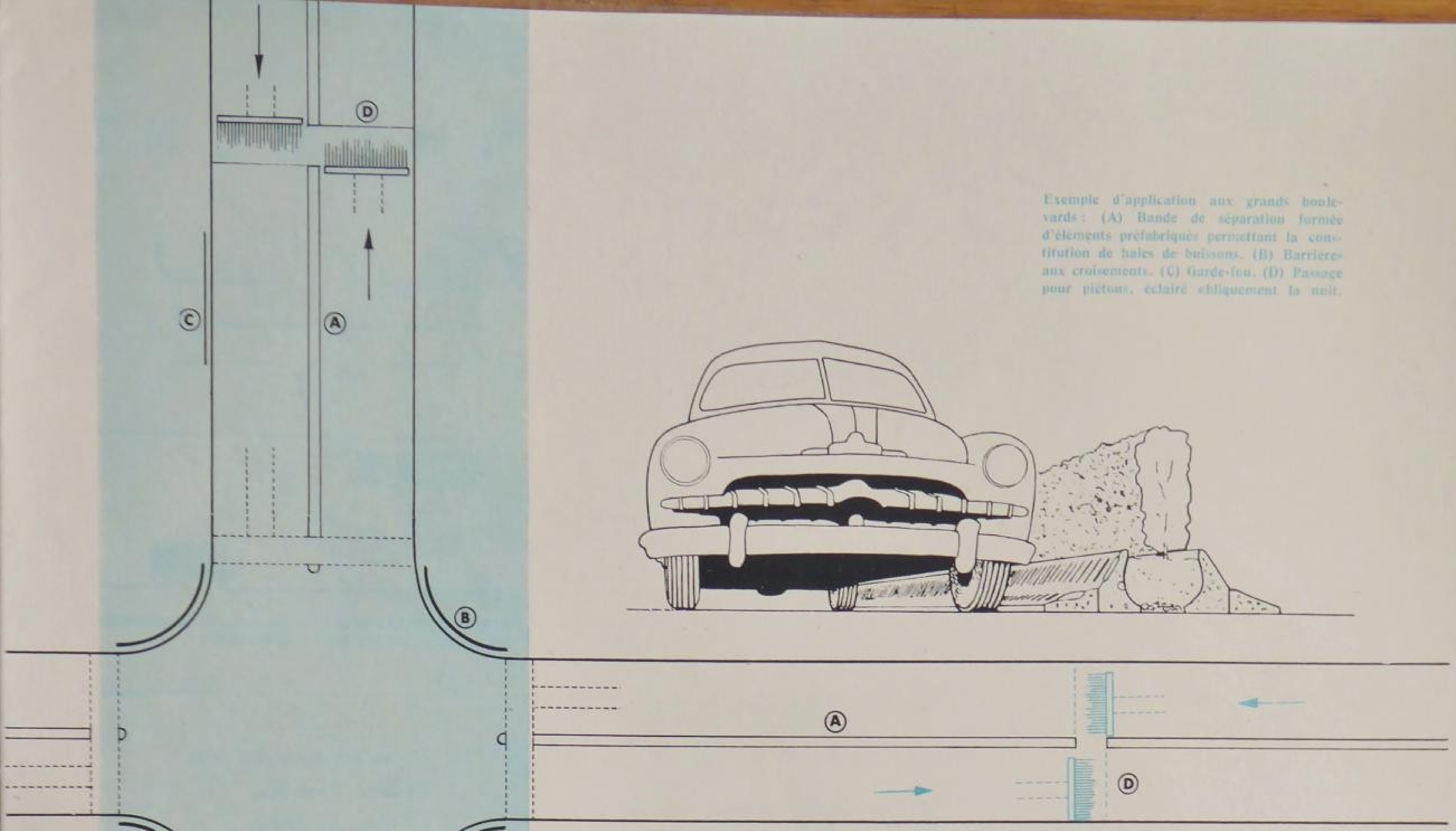
L'installation de chaînes, barrières, grilles et murs d'une hauteur approximative de 75 cm. faciliterait la bonne marche du piéton. Un effet esthétique intéressant pourrait être obtenu par une haie de buissons placés directement sur la chaussée en bordure du trottoir. La suppression des files de taxis dans l'axe des voies, des vitrines avancées, des terrasses de café, des colonnes de publicité sur les trottoirs utilisés comme « parking » assurerait au piéton une plus grande sécurité.

L'indiscipline du cycliste

Les cyclistes constituent bien souvent une entrave à la circulation, particulièrement aux heures de pointe et dans les grandes artères où l'on pourrait aménager, pour la sécurité commune, des pistes qui leur seraient réservées et qu'ils ne devraient quitter que pour changer de direction.

Les rétrécissements de la chaussée

Ils viennent parfois du stationnement des taxis et de véhicules divers, ainsi que



Exemple d'application aux grands boulevards : (A) Bande de séparation formée d'éléments préfabriqués permettant la constitution de haies de buissons. (B) Barrières aux croisements. (C) Garde-fou. (D) Passage pour piétons, éclairé obliquement la nuit.

DANS LE PRÉSENT

L'éclairage nocturne des passages pour piétons, en augmentant la visibilité, contribuerait à la sécurité.

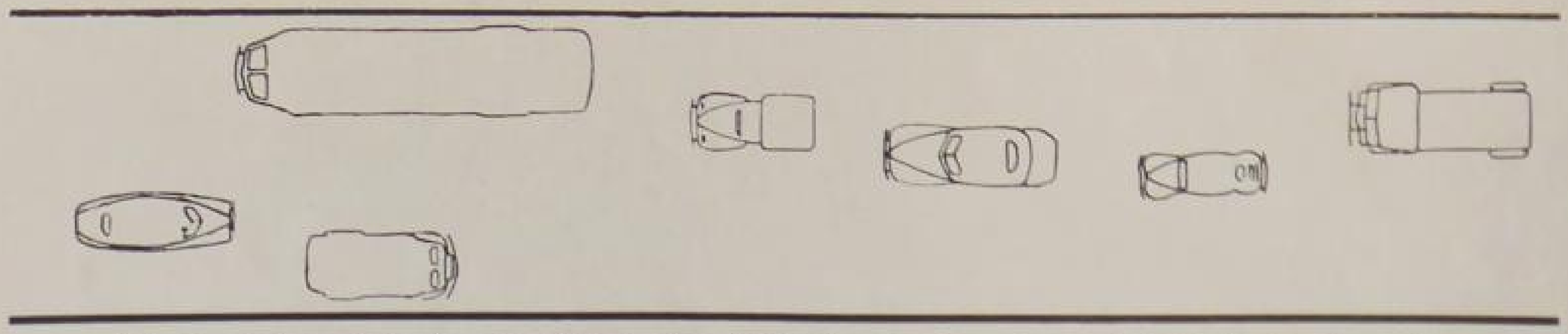
des arrêts d'autobus que l'on aurait intérêt à éloigner des carrefours si l'on ne peut pas les supprimer. Les rétrécissements ont également pour cause :

L'encombrement des véhicules

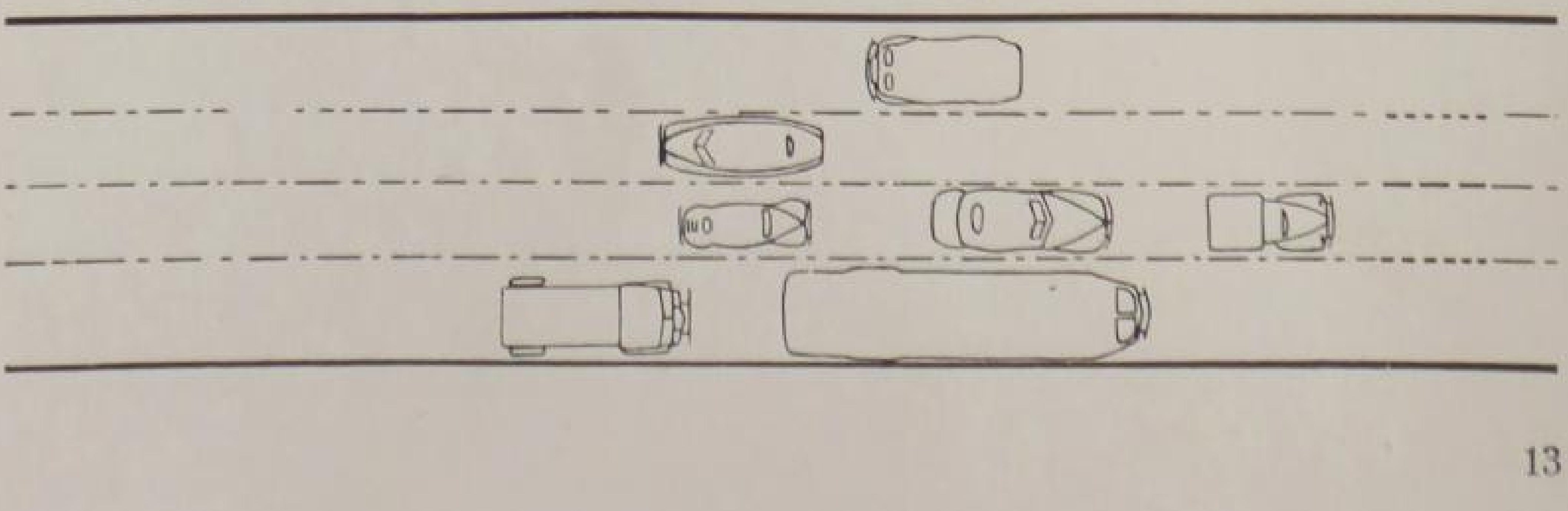
A ce sujet, on pourrait encourager les moyens de transport à haut rendement par rapport à la surface occupée et au rythme d'utilisation : autobus à impériale, camionnettes et petits cars rapides, camions à cabine avancée, etc., et envisager, dans la mesure du possible, la suppression de certains types de véhicules qui gênent une circulation rapide. Ce qui permettrait dans les voies de grande circulation, sujettes à encombrement, d'augmenter la vitesse du débit en écartant ainsi la traction humaine et animale, les taxis en maraude, etc.

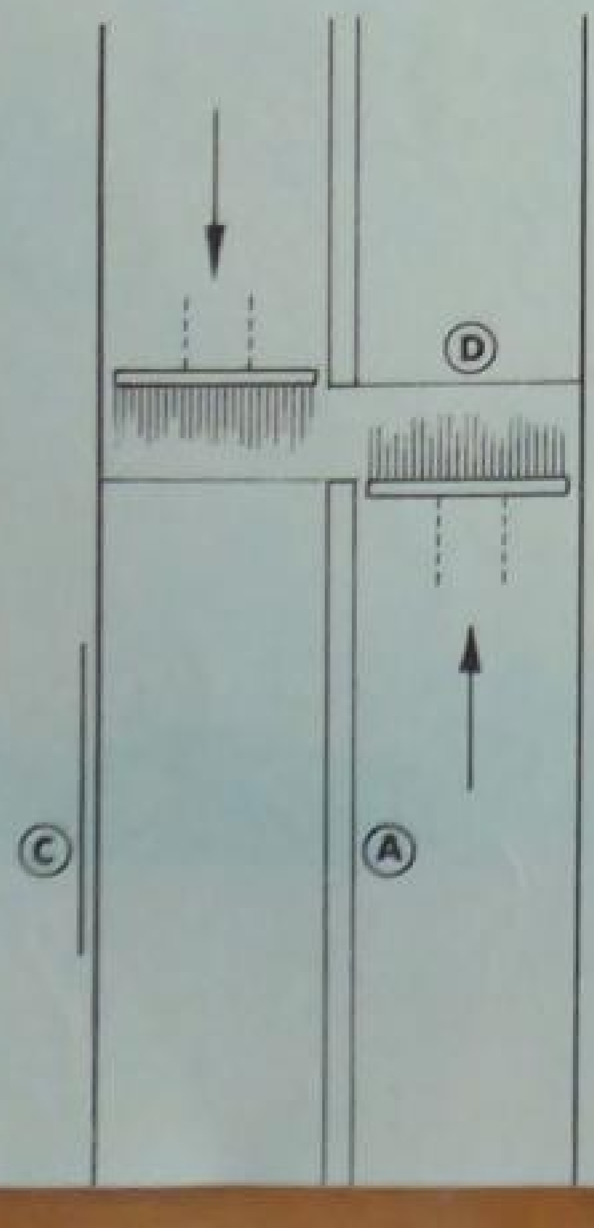
Les carrefours

Soumettent les véhicules à de fréquents ralentissements, à des arrêts d'où résultent du temps perdu, de l'usure pour le véhicule et de l'énervement pour le conducteur. M. Humbert propose de diminuer leur nombre afin de faciliter les parcours synchronisés à l'aide de feux de signalisation et de détourner, le plus possible, les accès privés vers les voies de service ou secondaires, ceux-ci débouchant sur les voies importantes en des points relativement espacés.

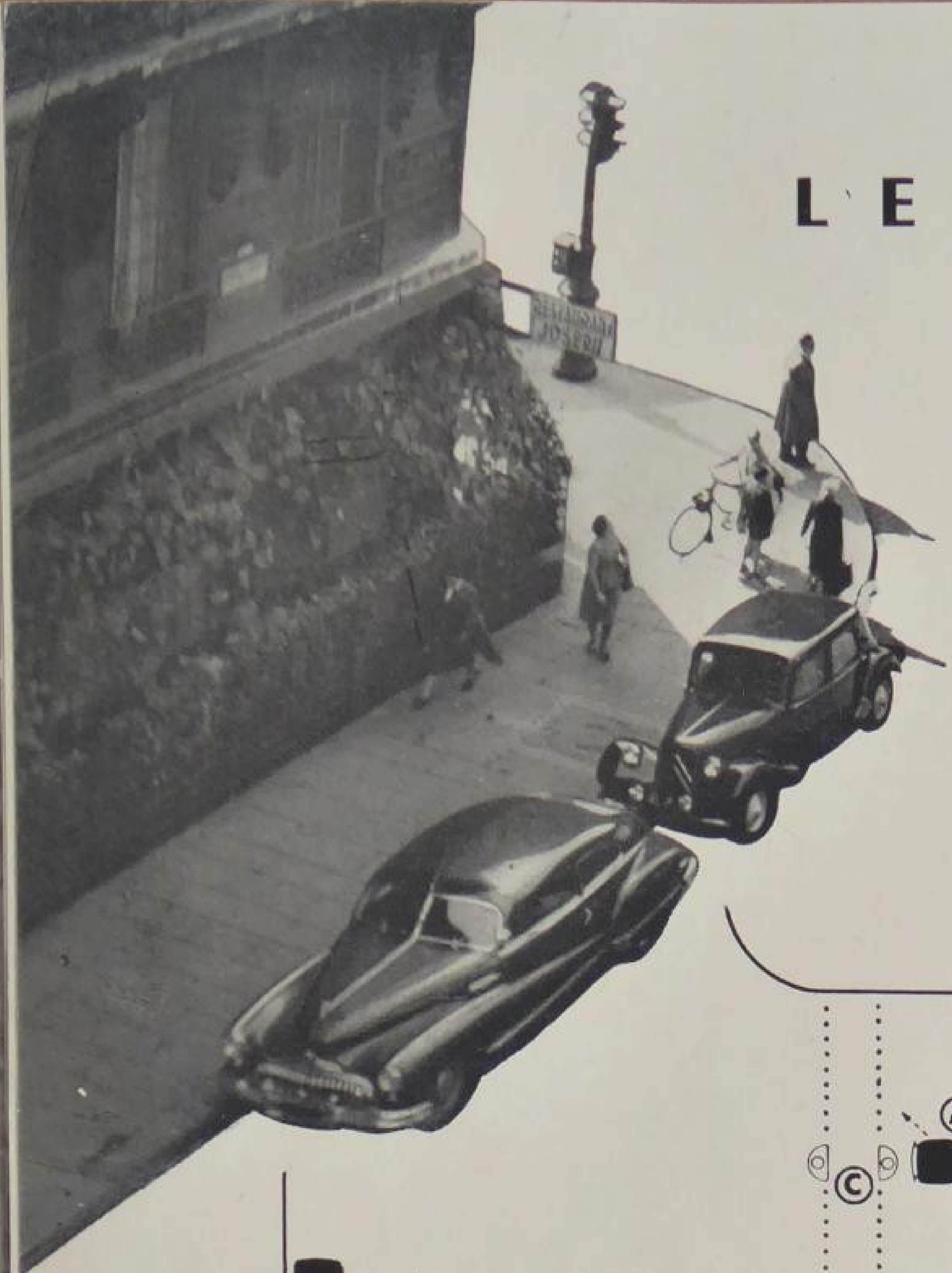


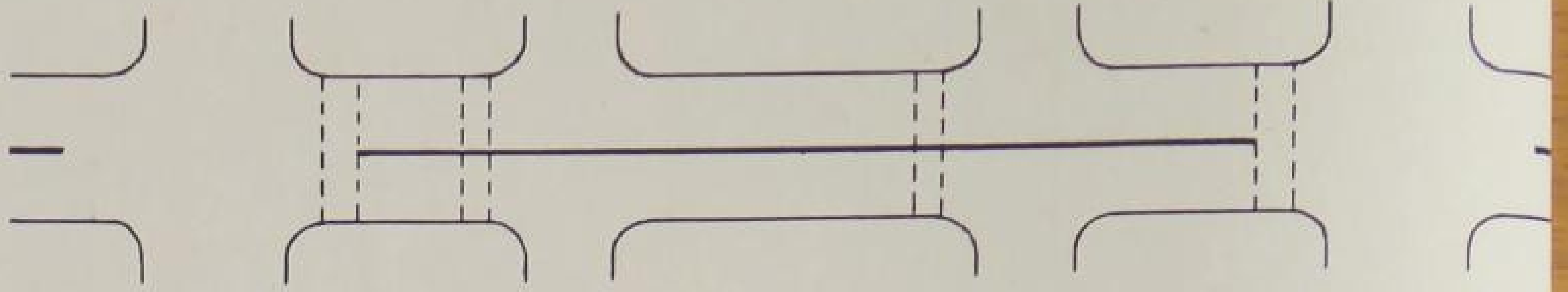
L'indiscipline dans la succession des véhicules diminue le rendement de la chaussée.

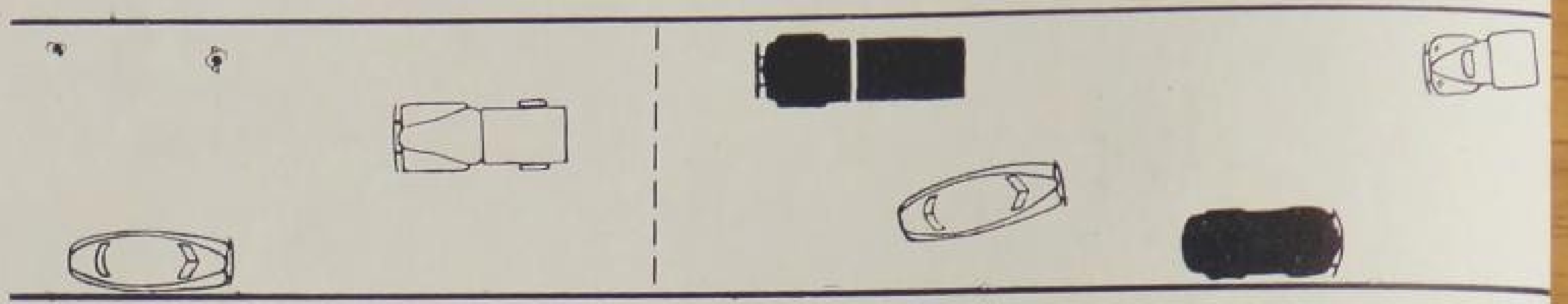




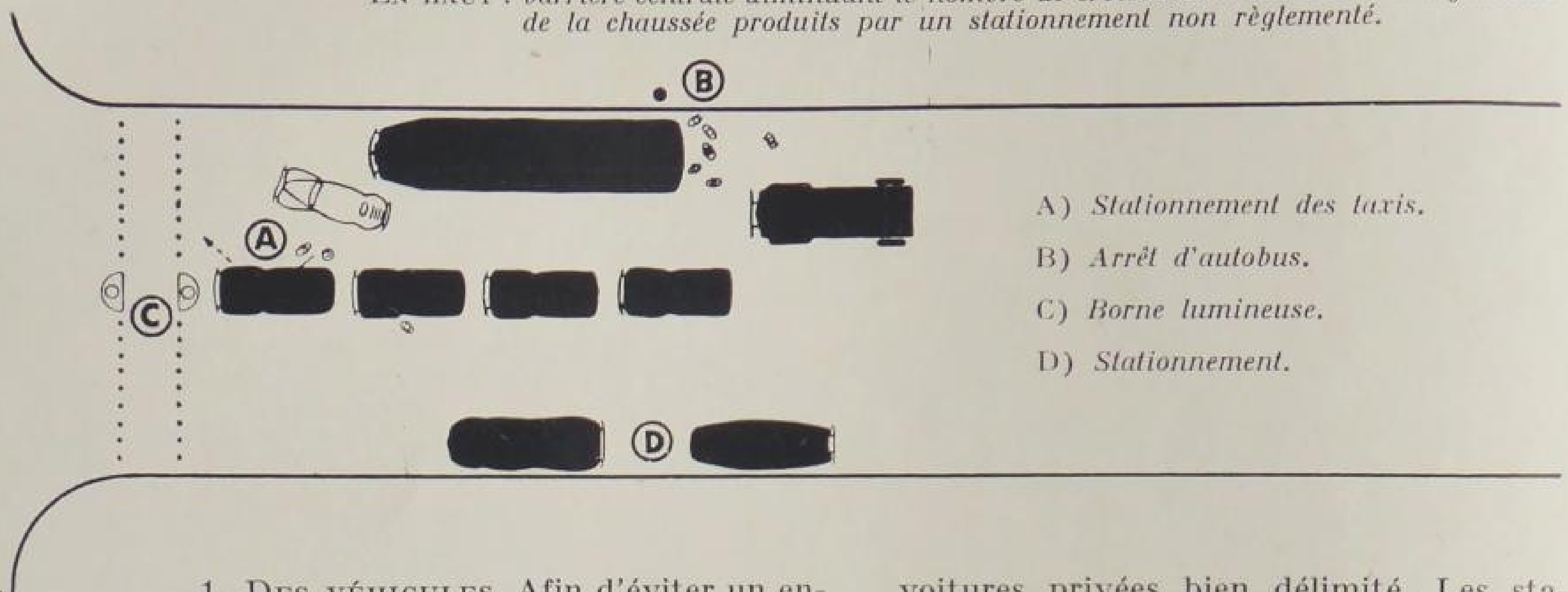
LE STATIONNEMENT



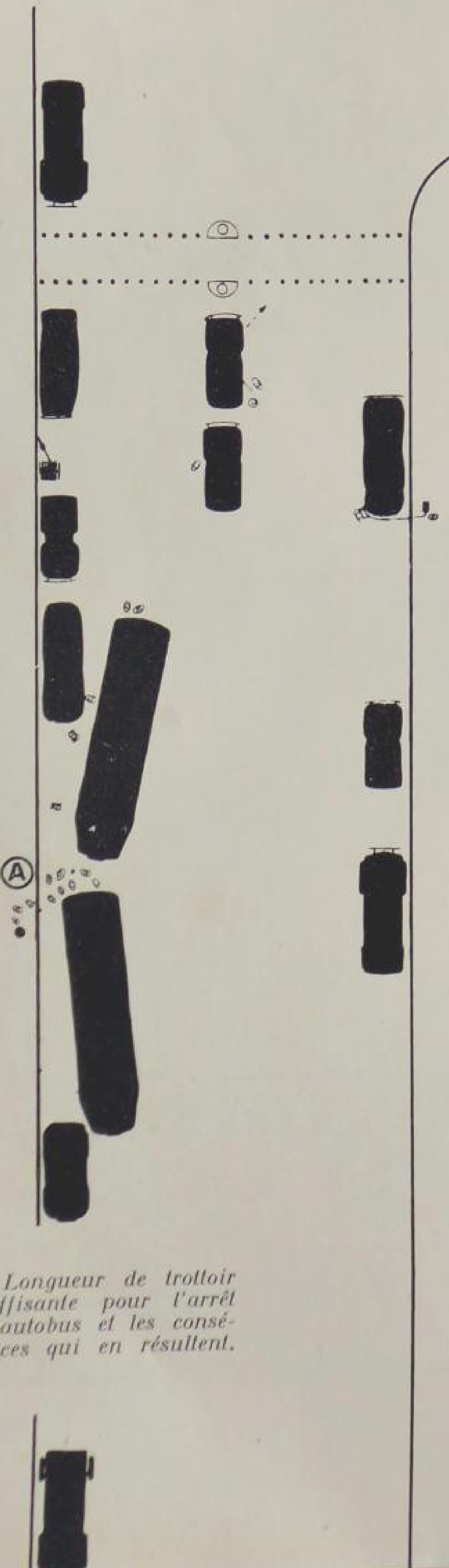




En haut : *barrière centrale diminuant le nombre de croisements.* En bas : *étranglements de la chaussée produits par un stationnement non règlementé.*



A) *Stationnement des taxis.*
B) *Arrêt d'autobus.*
C) *Borne lumineuse.*
D) *Stationnement.*



A) *Longueur de trottoir insuffisante pour l'arrêt des autobus et les conséquences qui en résultent.*

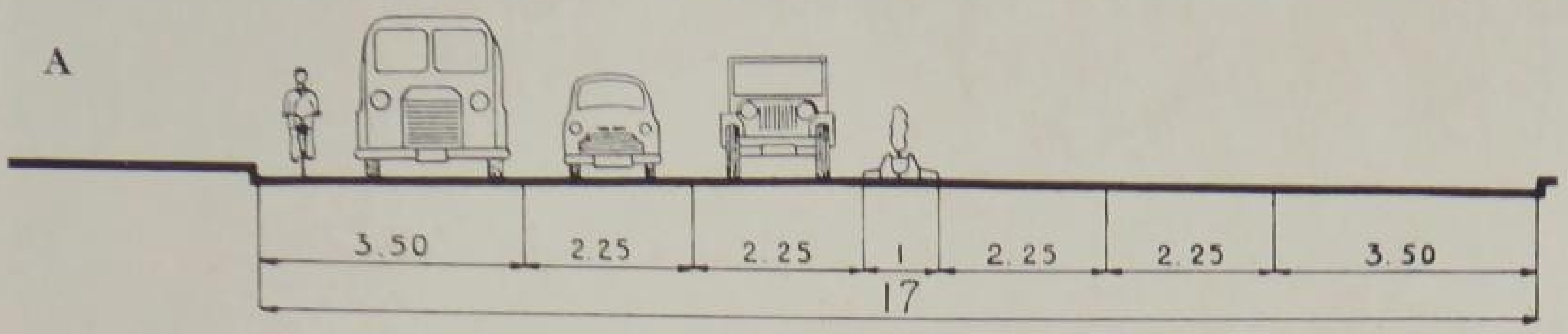
1. Des véhicules. Afin d'éviter un encombrement des rues par un mauvais stationnement, il devrait être établi un relevé minutieux de tous les espaces disponibles, y compris ceux qui se trouvent dans les portes-cochères inutilisées et sur les trottoirs particulièrement larges. Il y aurait intérêt aussi à interdire dans le centre des stationnements de longue durée.

2. Des taxis. Devant le choix entre plusieurs emplacements le long du trottoir, opter pour la voie la moins encombrée qui aura probablement un stationnement pour voitures privées bien délimité. Les stationnements se feront alors suite pour réduire au minimum l'étranglement de la chaussée.

3. Des bicyclettes. Les bicyclettes posées au bord du trottoir peuvent occasionner en tombant, d'éventuels accidents ; ne peut-on pas encourager la création de parcs à l'intérieur des immeubles, dans les cours, en signalant leur existence aux usagers par une plaque appropriée ?

Toutes ces améliorations contribueront sans aucun doute à faciliter la circulation à travers Paris, mais la plus grande inno-

A

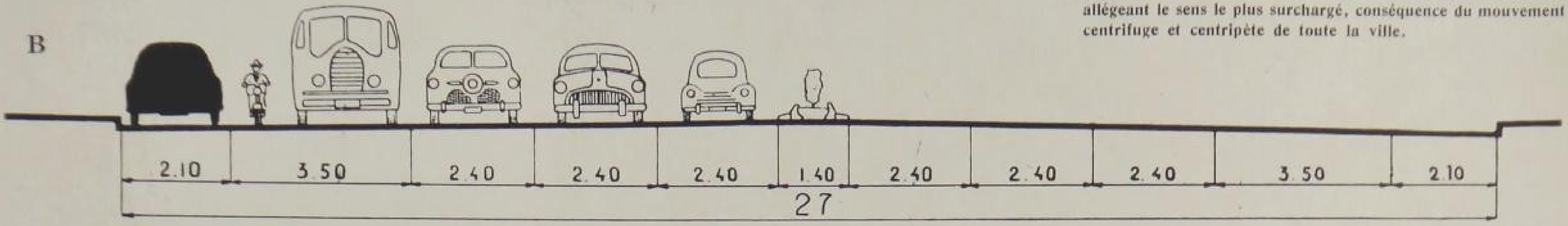


A) Grands boulevards.

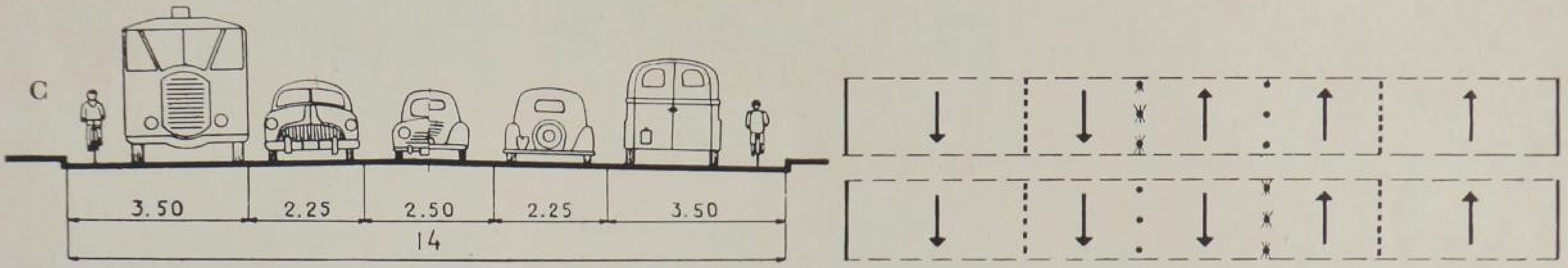
B) Champs-Elysées. Il a été tenu compte de : 1° La nécessité d'une file de stationnement supplémentaire pour les voitures particulières et les taxis ; 2° Du grand nombre de voitures américaines particulièrement larges ; 3° La nécessité de discipliner la circulation des piétons surtout la nuit à cause des difficultés d'éclairage artificiel ; 4° L'interdiction pour les camions de circuler ; 5° L'allure rapide de la circulation.

C) Boulevard Haussmann (côté Saint-Augustin). Proposition d'une dissymétrie alternative (commandée par tronçons) allégeant le sens le plus surchargé, conséquence du mouvement centrifuge et centripète de toute la ville.

B



C



vation demeure l'aménagement de grandes artères qui font l'objet du paragraphe suivant :

Aménagement général

Paris comprend deux circulations qui restent à délimiter scrupuleusement : circulation de transit, circulation locale. La première demande à aller vite, la seconde exige le maximum de commodités et la possibilité de stationnement. Ces deux réseaux bien établis, on devra définir la largeur des chaussées à aménager et la largeur des bandes à l'intérieur desquelles les véhicules devront circuler. Ces pistes n'auraient pas un caractère rigoureux, mais elles aideront le conducteur à se placer avantageusement, suivant la rapidité et le volume de son véhicule. D'après les calculs, les meilleures dimensions semblent les suivantes : pistes de 2 m. 25 - 2 m. 50 pour les véhicules normaux (voitures de tourisme, camionnettes, motocyclettes), piste de 3 m. pour les poids lourds, et piste de 3 m. 25 - 3 m. 50 réservée aux autobus, camions et voitures touristes qui devront observer la règle de se placer le plus à gauche possible, de façon à laisser en bordure du trottoir un espace qu'emprunteront les bicyclettes, triporteurs et autres véhicules étroits s'ils sont tolérés. Telles sont les dimensions idéales que devront avoir nos grandes artères, mais leur aménagement exigera de très gros frais et il ne semble pas utile d'entrer actuellement dans le détail des perfectionnements à leur apporter.

Nous devrons nous contenter des réalisations abordables et ne pas trop songer aux élargissements de voies, passages souterrains, « parking » souterrains... dont les aménagements sont problématiques.

L'AUTOROUTE DU SUD DE PARIS TRAVERSERA LE PARC MONTSOURIS ET LA CITÉ UNIVERSITAIRE...

L'article " Petite Histoire des Transports Routiers", paru dans l'Esso-Revue d'Octobre dernier, annonçait la construction d'une autoroute du Sud. Le problème de la circulation routière est toujours d'actualité; nous ne pensons pas inutile de parler plus en détail de cette réalisation.

LE POINT DE DÉPART

Avant la guerre on disait, communément à l'étranger, que le réseau routier français était le plus complet du monde, le plus dense et le plus esthétique.

Il connut depuis, les bombardements, les convois militaires qui ont écrasé les routes et doit aujourd'hui sinon être refait, du moins révisé. Et deux problèmes se posent : d'une part, corriger le profil et l'uni des chaussées, d'autre part, créer des autoroutes de deux types : autoroutes de dégagement (semblable à l'autoroute de Saint-Cloud) et autoroutes de liaison qui permettront de se rendre d'une ville à l'autre. Le Ministère des Travaux Publics étudie actuellement deux projets : un autoroute de dégagement du sud de Paris (50 kilomètres de voie) et un autoroute de liaison Paris-Lille. Le financement du premier ouvrage est voté et sa réalisation pourra être entreprise dans le courant de 1951.

L'autoroute du sud comportera un premier tronçon, sorte d'aorte à la sortie de Paris et se divisera ensuite en quatre branches. Le début du tronçon principal commencera dans la ville même et non à une porte ; on s'est attaché en effet à ne rien entreprendre ni à la Porte d'Orléans, ni à la Porte d'Italie et à donner naissance à l'autoroute au centre d'un important carrefour permettant un éclatement et une dispersion rapide des véhicules dans Paris.

La place Denfert-Rochereau fut choisie et l'autoroute commencera avenue du Parc-Montsouris — cette avenue qui comporte actuellement deux voies latérales et un terre-plein central, sera entièrement transformée. Elle prendra le même aspect que l'actuel autoroute de l'ouest, c'est-à-dire deux pistes que partage un gazon — le respect des sites n'a pas échappé aux auteurs du tracé ; il importe, en effet, de traverser le parc Montsouris et la Cité Universitaire et il est probable que l'on s'arrêtera à l'idée de percer un tunnel de huit cent cinquante mètres. Ainsi, les travaux pourront être menés à bien sans porter préjudice aux perspectives particulièrement agréables de ce quartier.

LES DÉVIATIONS...

La première déviation interviendra sur le plateau de Villejuif près de la redoute des Hautes-Bruyères et permettra de rejoindre la Nationale 5, route directe vers Melun.

A Chevilly-la-Rue, une deuxième artère prendra naissance sur le faisceau principal et conduira à l'entrée de l'aérogare internationale d'Orly. Ainsi, les voyageurs aériens rejoindront rapidement le centre de Paris, notamment l'Esplanade des Invalides où ils trouveront les cars de correspondance pour Le Bourget.

La troisième fourche enfin est prévue à la hauteur du Petit-Massy. Elle comportera deux branches ; l'une, se dirigera vers l'Ouest et la route nationale N° 20 Paris-Orléans, l'autre, après avoir décrit un très large arc-de-cercle pour éviter des zones construites arrivera par la Vallée de l'Yvette et de l'Orge, au sud de Ris-Orangis où elle rejoindra la fameuse nationale 7, la route du Midi. Ainsi se présentera à nous, dans les années à venir, l'Autoroute du Sud.

UN PROBLÈME DÉLICAT...

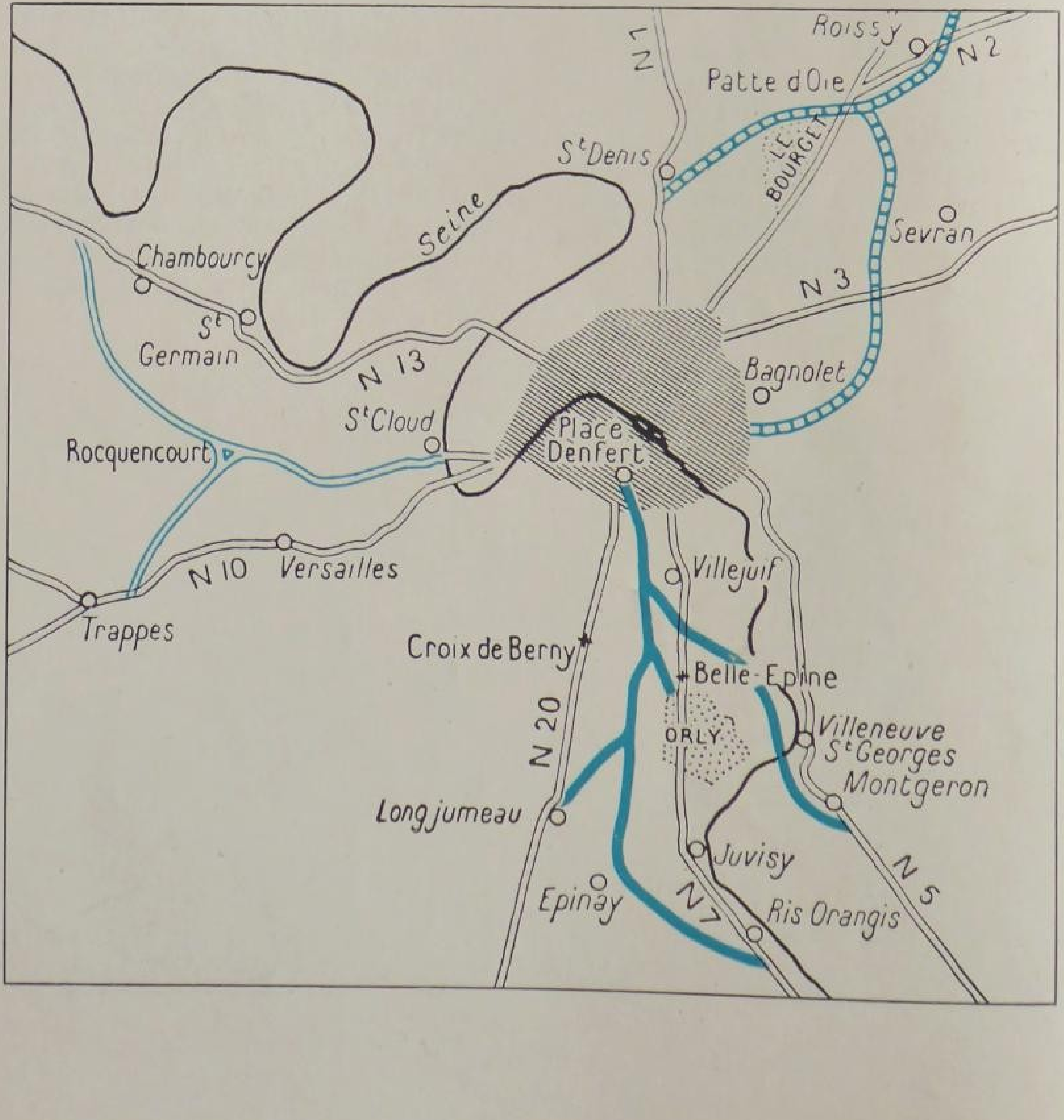
La réalisation de cet autoroute de dégagement qui nécessitera une dépense approximative de 9 milliards 500 millions, pose un problème délicat : celui des expropriations auxquelles on devra procéder pour l'aménager. A une époque où la crise du logement sévit avec rigueur, peut-on le faire ?...

Citons à ce propos, le Ministère des Travaux Publics :

« ... Selon la loi, la chose est possible ; mais d'ailleurs le tracé est établi de telle façon que les expropriations seront réduites au plus petit nombre... Bien entendu, l'Etat ne peut expulser les habitants sans les reloger en leur assurant un confort égal à celui qu'ils ont connu et sans leur verser les indemnités auxquelles ils sont en droit de prétendre. »

Les automobilistes parisiens, de plus en plus nombreux attendent avec impatience la réalisation de ce bel ouvrage, qui leur permettra de sortir facilement de Paris vers le sud, dans des conditions comparables à celles qui lui sont dès aujourd'hui offertes par l'autoroute de l'ouest. Souhaitons pour terminer que la solution complète du problème des sorties de Paris soit bientôt donnée aux usagers par l'aménagement des sorties Est et Nord et par l'achèvement de la route circulaire qui doit entourer la capitale.

(Documentation Robert Bruyez).



Incognito

A l'École de Colombes

Que les lecteurs de l'*Esso-Revue* m'excusent ! je dois parler de moi ! et j'en suis le premier ennuyé car parler de soi est extrêmement délicat — mais la petite aventure qui va suivre a été la mienne et je ne peux donc la raconter qu'à la première personne.

Un jour, M. Dorny me dit : « puisque vous devez faire un reportage sur cette Ecole, où sont perfectionnés tous les employés que veulent bien nous envoyer nos clients Esso-Service, pourquoi ne le feriez-vous pas « incognito » ?...

L'idée était amusante et, sur le chemin de Colombes (1), je me répétais quelques jours plus tard afin de bien m'en persuader : « Je ne suis pas de la Standard, je suis le fils d'un ami de M. Dorny et je viens en stage à l'Ecole pour faire connaissance avec le service Esso. » C'est ainsi que je me présentai à M. Durand, le dévoué moniteur. Et je revêtis l'uniforme, nœud papillon et casquette, ovale Esso sur la poche comme tous les autres élèves, mon instruction commença par... un balai ! Le matin, dès l'arrivée, le premier travail est de nettoyer en long et en large tous les appareils du petit garage, le bureau, la pompe, etc... Je maniais donc le balai, content de cette diversion dans mon travail, sans regretter pour l'instant, le stylo et le papier. Je les retrouverai peu après, pour les cours. Imaginez le bureau d'une station-service, derrière la vitrine où toute la gamme de bidons d'huile Esso sourit de tous ses ovales, une grande table autour de laquelle prennent place les élèves, un tableau noir, et le professeur, debout, qui explique et commente les dessins qu'il exécute, les théories qu'il expose sur les principes de vente de notre Société sur le service Esso :

— Un client pour l'essence seule n'est qu'un demi-client.

— Le service « après vente » prépare d'autres ventes !

— Soyez sur la piste ! l'automobiliste est toujours pressé.

— Quelles sont les principales qualités dont vous devez faire preuve ? Car, M. Durand ne laisse jamais très longtemps ses élèves sans les questionner...

— L'a... l'ac... l'acc...

— L'accueil !...

— l'accueil sympathique... il faut que vous soyez propre, élégant, votre sourire et votre courtoisie plairont à l'automobiliste...

— Qu'allez-vous lui proposer ?

Inlassablement, le moniteur persuade et, quand il juge que ses élèves ont bien compris la théorie, passe à la pratique — aujourd'hui, service de piste. Nous sommes rassemblés autour de la voiture d'instruction arrêtée près de la pompe à essence, M. Durand au volant, et l'un après l'autre nous faisons le service Esso. J'ai l'impression de jouer la comédie. Le texte m'est familier : écoutez-le par la voix de M. Durand et celle d'un élève récalcitrant :

M. Durand. — ... Je suis le client, que faites-vous ?...

L'Elève. — ... Le service du pare-brise !...

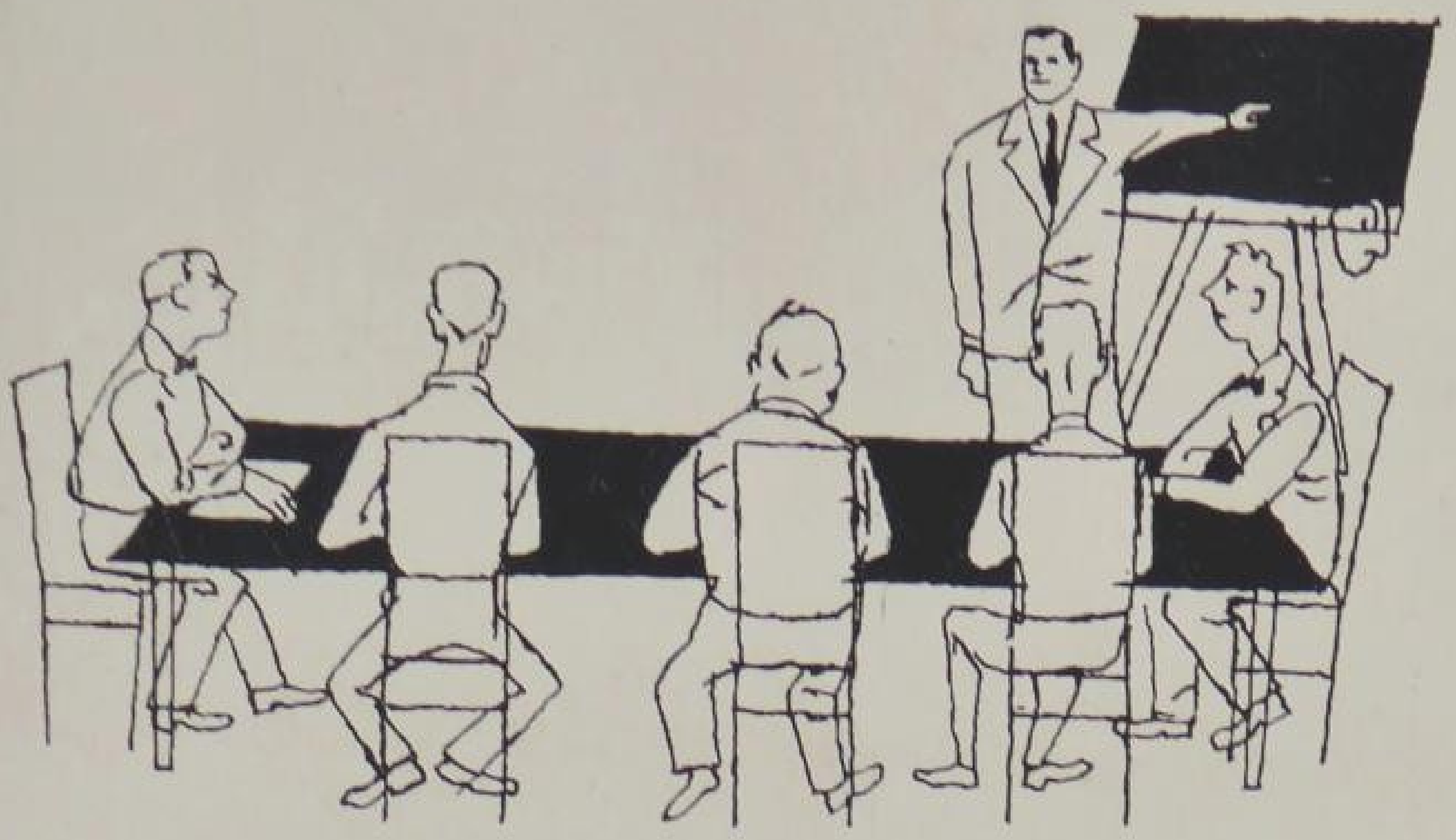
M. Durand. — ... Bien, et vous en profitez pour ... pour ... il vous donne l'occasion de ... de ...

L'Elève. — ... De vendre un balai d'essuie-glace si celui qui s'y trouve est défectueux !

M. Durand. — ... Bien ! ensuite, vous proposez le ...

L'Elève. — ... Le plein du réservoir et j'essaierai de « placer » de l'Essolube SL.

(1) *L'école de service, de graissage et de vente de Colombes a été inaugurée le 13 juin 1949 pour nos clients et leurs employés. Près de 500 stagiaires ont déjà suivi les cours, d'une durée de quinze jours, qui consistent en conférences techniques et en exercices pratiques. Sur la demande de nombreux clients, le 20 avril 1950, une deuxième école a été ouverte à Marseille pour la partie sud de la France.*



ou encore la fourniture d'un bouchon anti-vol »...

Le moniteur est heureux, l'élève a bien répondu. Il ne cache pas sa joie ; elle apparaît dans son sourire, dans ses yeux : c'est un fanatique du service Esso, il veut former des « champions » selon son mot, et revient à l'attaque, constamment s'il décèle une erreur, un oubli... :

M. Durand. — ...Et quand vous nettoierez la glace arrière, qu'allez-vous vendre ?...

L'Elève. — ... Peut-être un store de glace arrière, peut-être un phare spécial... »

Les répliques continuent. Je ne peux m'empêcher de penser à l'Esso-Service que j'ai sur mon bureau au Siège, à un éditorial de M. Wicart, paru dans l'*Esso-Revue* « Tous vendeurs », lorsque j'entends ces phrases : « nettoyage des phares, vérification de la pression des pneus, du niveau d'huile, du niveau d'eau, de la batterie, inspection rapide sous le capot » ou encore « cette voiture reviendra car on n'oublie pas le service Esso ». Je connais mon texte, bien sûr, mais je ne suis pas un très habile...

M. Durand. — ... Vous n'êtes pas un simple pompiste, vous êtes un *vendeur*...

Quel drame si j'avais écrit « pompiste » ! (j'ai tendance, en effet, à verser un peu d'essence sur la carrosserie !) — d'où mécontentement du client (très mauvais !) et « pertes sur stock » (encore plus mauvais). Lorsque M. Durand estime que ses élèves sont devenus des « champions » il les rassemble dans le bureau pour « fumer une cigarette »... Mais croyez-vous que l'on fume en bavardant de la pluie et du beau temps, ou simplement en ne pensant à rien ?... On revient, par d'agréables détours — au service Esso, par le truchement d'anecdotes, de souvenirs, et de temps en temps, on entend « Qu'auriez-vous fait ? » et si l'élève répond « le plein du réservoir ! » M. Durand a gagné !...

Nous déjeunons à Neuilly, m'explique mon moniteur » et je suis très inquiet car j'ai quelques camarades là-bas qui pourront me reconnaître ! Il m'est difficile de refuser sans attirer des soupçons et nous partons à Neuilly où je me fais le plus petit possible. Pour traverser la salle du restaurant, je m'abrite dans le dos des plus grands que moi, je masque mon visage de mes mains, tout ceci pour m'asseoir en face d'un « collègue » venu deux ou trois fois dans mon bureau et que je me refuse absolument à reconnaître !... Peut-être a-t-il pensé « m'avoir vu quelque part », ce qui est fort exact, mais je ne m'en souvenais pas et ma conversation devait lui confirmer son erreur. Car, je questionnai sans cesse M. Durand sur la Standard, ses activités, l'organisation de ses nombreux rouages. J'apprenais ainsi, petit à petit, par la voix de mon interlocuteur, tout ce que je savais déjà par nos publications. Ces publications allaient bientôt m'inspirer d'autres sentiments !...

Comme je m'étais intéressé à elles au cours du déjeuner, M. Durand, de retour à l'Ecole, vint à me parler de l'organisation du Département Information, tout en me donnant le dernier numéro de l'Esso-Revue et en me faisant feuilleter Pétrole-Progrès. Inutile de dire que je trouvais ces revues « fort bien faites et intéressantes », mais j'étais dans un grand embarras car je craignais d'être reconnu soit par une

signature qui se serait glissée par ici, soit par une quelconque photographie où j'aurais pu figurer malencontreusement, ce qui était le cas dans cette revue. J'étais très inquiet mais, fort heureusement, mon instructeur ne fit pas le rapprochement. Merci. Je dois préciser encore que, fort de cette expérience, je limitai la conversation au sujet des publications !

Cette qualité de stagiaire me permit l'après-midi d'apprendre à laver ma voiture au « Stanyl ». Et ma voiture était fort sale ! Il y avait du travail. Je n'aurais jamais pensé qu'elle secrétât une boue pareille ! Nous avions suivi dès le début de l'après-midi les cours théoriques, maintenant à nous le « washmobile » les jeux avec l'eau (et avec les petits camarades !). N'oublions pas les recommandations :

« Avez-vous disposé le tapis de caoutchouc sur le moteur, levé les glaces et fermé les portes ?... »

Un premier lavage au jet pour nettoyer sous les ailes, ensuite mise en action du washmobile à l'eau pure, puis avec une solution de Stanyl qui assure le « dégraissage complet de la carrosserie » puis à nouveau l'eau pure et enfin nettoyage du terrain après avoir emmené la voiture à l'air de la rue pour son séchage. Jamais au soleil ! Ma voiture était méconnaissable. Le stanyl avait enlevé tout le gras et la saleté de la carrosserie, ne respectant que sa bonne vieille peinture d'avant-guerre... Le but était atteint : elle était complètement dégraissée !...

Quelques jours plus tard je retournais à l'Ecole pour le graissage mais, à la porte de la petite station-service, je reconnus l'un de nos collègues, M. Ragettly, qui était venu prendre quelques photographies pour le journal Esso-Service. Je ne pouvais donc pas pénétrer dans l'école sans perdre mon incognito, que faire ?... attendre qu'il s'en aille ou le prévenir par téléphone de cette supercherie en lui demandant de ne pas me reconnaître ? Je me décidai pour cette alternative. Non loin de là, il est à Colombes un bureau de poste miniature comme celui d'un village. J'avais l'impression d'être en vacances et de m'y trouver pour envoyer une carte postale ; deux employées en blouse à carreaux y travaillent lentement dans le décor familier de leur guichet baigné par un rayon de soleil où dansent mille petits points de poussière. Dans la rue, les enfants chantent les chansons du jeudi et moi j'attends, seul sur mon banc, que l'unique cabine téléphonique soit libre. De temps en temps, les employées « tamponnent » ; un client entre, qui s'installe bientôt, un timbre au coin de la langue, sur le rebord du guichet où il martelle à son tour sur une enveloppe... ah, enfin !... Je demande mon numéro : M. Durand me répond puis me passe M. Ragettly. J'explique ma petite histoire mais comme il s'en va, nous n'aurons pas à jouer une comédie inutile ! Parfait. Et je fais mon entrée à l'Ecole.

Sur le pont de graissage nous installons

la 402 d'instruction qui se prête tous les quinze jours à un graissage complet, dit graissage spécialisé. Nous avons suivi là encore, les cours théoriques. N'oublions pas de les mettre en application, aussi bien pour la vidange que pour le graissage.

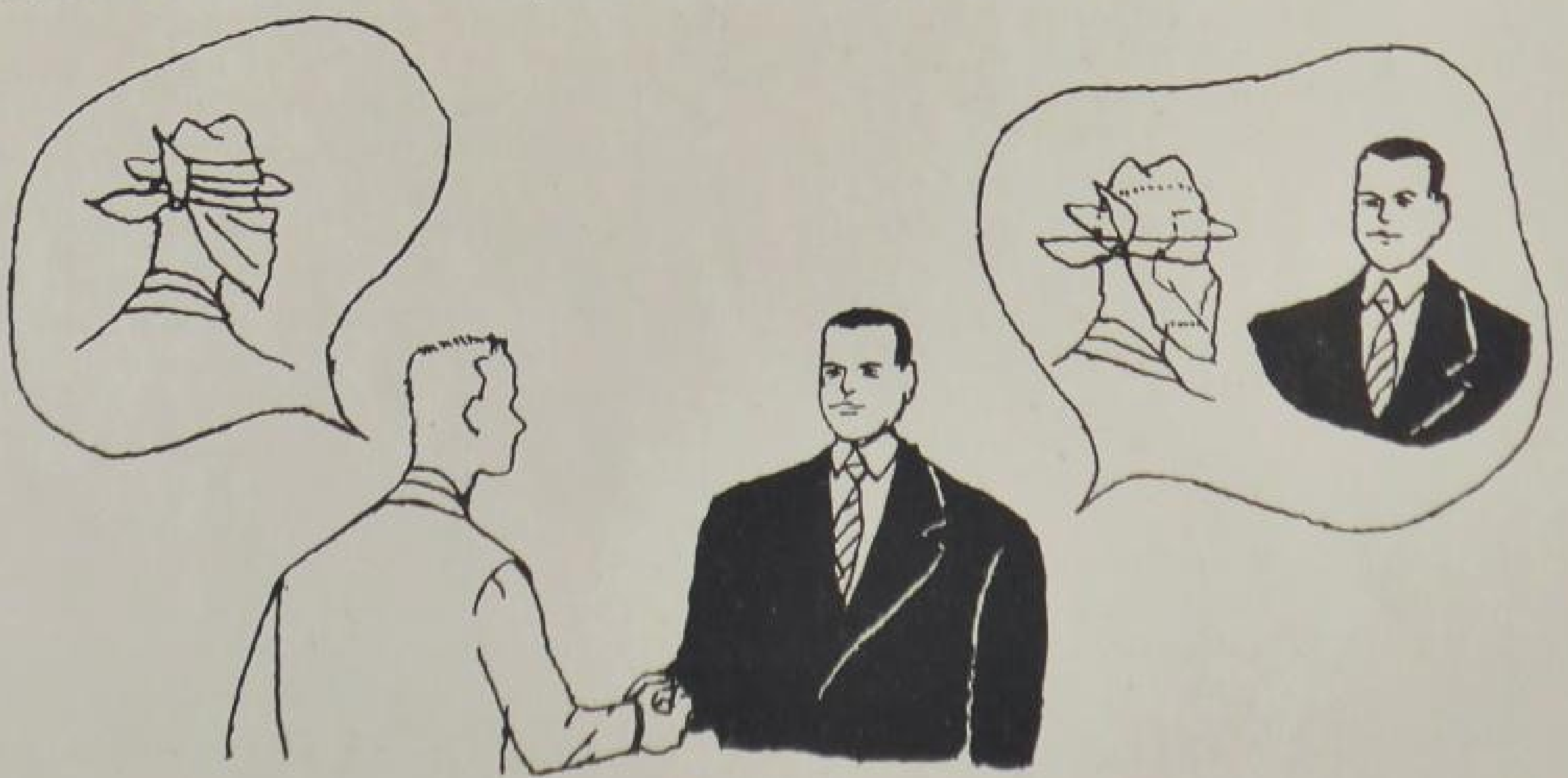
En ce qui concerne les huiles Esso, j'ai gardé certains enseignements précieux : Ils sont gravés dans ma mémoire à tout jamais. M. Durand les a inculqués à tous ses élèves « à l'arraché », en force. De toute la force de son dynamisme et de sa ténacité pour que « ça rentre » coûte que coûte ! et cela coûte de nombreux efforts. Mais je suis certain que tous mes camarades stagiaires de retour à leur service-station peuvent parler savamment à leurs clients et les persuader d'utiliser de l'Huile Esso. Ils ont des arguments de vente : « Haut index de viscosité, très bas point de congélation, indice Conradson faible, résistance exceptionnelle à l'altération, onctuosité accrue sont des phrases qui n'ont plus de secret pour eux et ils sauront les employer ! D'ailleurs, ils ont très bien compris, tant pour les huiles que pour les graisses, puisque leur moniteur n'a rien à reprendre à leur travail de vidange et graissage qu'ils viennent d'exécuter sur la 402. Ils ont su choisir les graisses qui convenaient aux différents organes de la voiture, ils ne se sont pas trompés dans les huiles à employer. Et là encore, M. Durand a gagné. Il faut avoir passé quelque temps à l'Ecole pour affirmer — sans vouloir le flatter — qu'il l'a bien mérité — la tâche n'est pas toujours aisée.

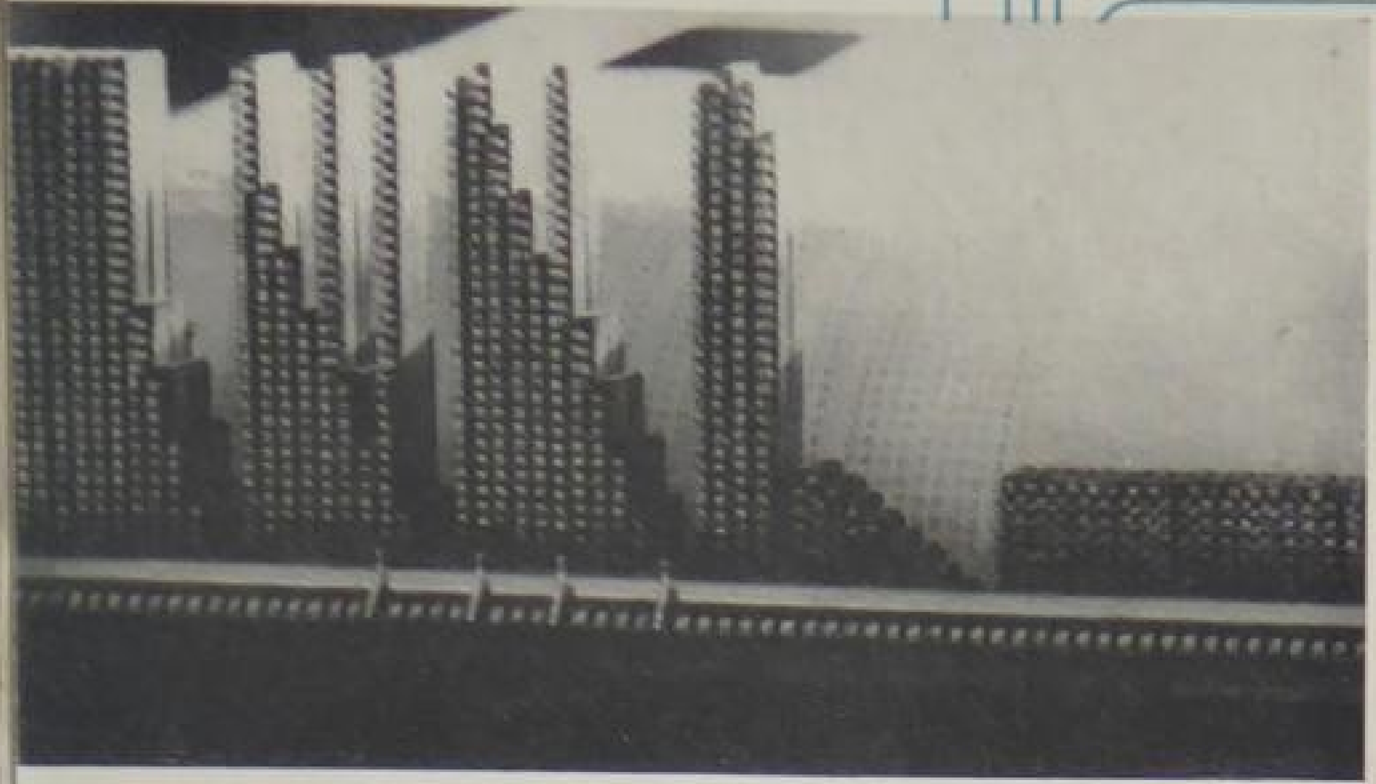
Ce soir là je quittai M. Durand en lui disant « J'aurai peut-être le plaisir de vous revoir »... et il me répondit, mi-sérieux, mi-narquois : « Le monde est bien petit... »

J'ai alors pensé : « ... et si M. Durand avait été prévenu avant... ? s'il savait de tous temps que j'allais venir en stage « incognito... ? qui rirait le dernier ?... » (1)

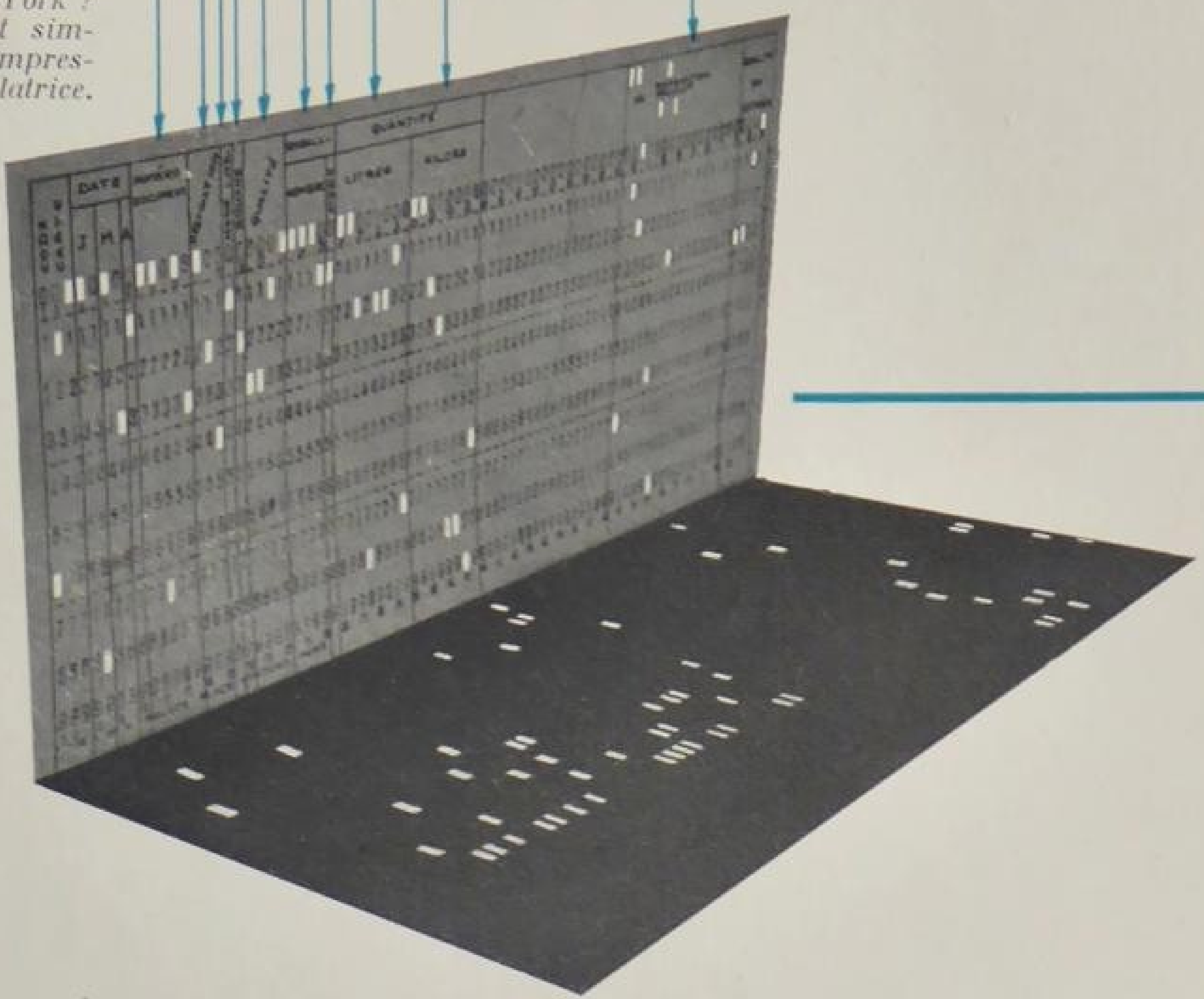
G. B.

(1) N.D.L.R. ... *il n'en était rien !*





Gratte-ciel de New-York ? Non : il s'agit tout simplement du « bloc d'impression » d'une tabulatrice.



Sur cette carte perforée est enregistré un relevé journalier de livraisons. On y retrouvera toutes les indications du grand tableau de la page suivante, par un simple jeu de contacts électriques.

mécanographie A PORT-JÉROME

La Comptabilité dans une entreprise moderne de quelque importance a cessé d'être un simple travail de plume. Le comptable dispose maintenant de machines électro-comptables très complexes, qui lui permettent d'exécuter les opérations comptables les plus compliquées avec une extrême rapidité.

Dans le domaine de l'utilisation des machines électro-comptables, la Standard Française des Pétroles a, comme dans un grand nombre d'autres domaines, tenu à être en tête du progrès, et à profiter sans retard des multiples avantages offerts par l'électro-comptabilité.

La Section de Mécanographie qui a été créée au Département Comptabilité de Port-Jérôme et inaugurée au mois d'octobre dernier, est un modèle du genre que la Société I.B.M., fournisseur des machines, considère comme un de ses meilleurs exemples et qu'elle n'hésite pas à montrer à ses clients.

Le principal avantage recherché par notre Société, en utilisant les machines électro-comptables à la Raffinerie, a été de se libérer du perpétuel « casse-tête » posé par le recrutement du personnel de bureau nécessaire pour faire face à l'accroissement des tâches administratives et comptables, consécutif au développement des activités industrielles et de construction. Ce but a été pleinement atteint.

D'autres avantages ont résulté de l'utilisation des machines électro-comptables, notamment une économie pécuniaire certaine, une amélioration considérable de l'ordre et des méthodes de travail et l'instauration d'une discipline si nécessaire aux multiples travaux de routine d'une grande entreprise.

HISTORIQUE

Les machines à carte perforée ont pris naissance en Amérique et leur développement est lié à l'immense accroissement de production industrielle qui a marqué la fin du XIX[e] siècle aux Etats-Unis.

Vers 1885, le D[r] Hollerith, éminent statisticien, recherchant pour le compte du gouvernement américain une méthode rapide et précise pour effectuer le dixième recensement démographique, mit au point une machine de laquelle devait sortir beaucoup plus tard l'ensemble des machines électro-comptables, telles que nous les utilisons actuellement. Les réalisations du D[r] Hollerith attirèrent l'attention du monde entier.

LA CARTE PERFORÉE

Le point de départ de la comptabilité électro-mécanique est la Carte Perforée ; elle contient en puissance tous les éléments de base dont les résultats seront extraits. C'est un carton mince en papier diélectrique d'environ 19 cm × 8 cm. pouvant recevoir des perforations rectangulaires sur 10 lignes et 80 colonnes ; toute perforation unique pratiquée dans une colonne représente la valeur numérale du chiffre correspondant à la ligne perforée ; chaque combinaison de deux perforations pratiquées dans une même colonne représente une des lettres de l'alphabet.

Il suffit donc d'avoir des machines dans lesquelles des contacts électriques seront établis à travers les perforations lorsque les cartes défileront, pour transcrire sur des états convenables et sous la forme désirée les éléments de base perforés dans les cartes.

OPÉRATIONS ÉLECTRO-COMPTABLE

Pour en arriver aux états définitifs, un certain nombre d'opérations électro-comptables sont réalisées avec des machines appropriées.

1° PERFORATION

Comme son nom l'indique, la *perforatrice* permet de transcrire sous forme de perforations dans les cartes, les renseignements portés sur les documents de base (rapports de main-d'œuvre, factures, avis de débit ou de crédit, bons de sortie

S. F. P. - RAFFINERIE DE PORT-JEROME

RELEVÉ JOURNALIER DES LIVRAISONS

DATE 195

FEUILLE N° DE FEUILLES

PRODUIT (QUALITÉ) Désignation	Code	Code destinat.	Mode de livraison	Régime douanier	N° de document	Emballages Mode	Emballages Nombre	Quantité par document et destination Kilogs	Quantité par document et destination Litres	Quantité totale par produit Kilogs	Quantité totale par produit Litres	Réservé au siège social — Renseignements des services Stocks	Réservé au siège social — Renseignements des services Facturation
GAS OIL	3310	24	1	2	703	1	1	238896 *	282217 *				
								238896 *	282217 *				
										238896	282217		
MAZOUT GRAISSAGE	4165	22	3	2	57086	1	1	21010	21920				
								21010 *	21920 *				
										21010	21920		
BAYW CYLIN 180	4360	24	3	1	57082	1	1	17440	18436				
								17440 *	18436 *				
										17440	18436		
100 PALE SOLV RE	4623	24	3	1	57081	1	2	31180	35493				
		24	5	2	28029	1	1	8610	9785				
								39790 *	45278 *				
										39790	45278		
500 PALE SOLV	4666	55	6	1	28019	1	1	14850	16446				
								14850 *	16446 *				
										14850	16446		
500 PAL SOLV SPE	4667	24	6	1	28021	1	1	14630	16402				
								14630 *	16402 *				
		55	6	1	28020	1	1	15270	17139				
								15270 *	17139 *				
		98	1	1	1149	1		107209	120257				
		98	1	1	1150	1	1	279748	309455				
								386957 *	429712 *				
										416857	463253		
								748843 *	847550 *				
										748843	847550		

de magasin, etc.). L'opératrice, par enfoncement des touches de son clavier correspondant aux données numériques ou alphanumériques du document de base, provoque la perforation de trous rectangulaires aux endroits voulus de la carte.

La carte ainsi perforée contient en puissance les éléments qui permettent de fournir les états demandés. Il est évident qu'elle ne doit comporter aucune erreur ; or, l'opératrice peut faire une faute de frappe ou une erreur de lecture, il est donc indispensable que cette carte soit vérifiée.

2° Vérification

C'est la *Vérificatrice* qui va effectuer ce travail. Les cartes perforées et les documents correspondants sont transmis à la vérifieuse qui place les cartes perforées dans sa machine et, tout en suivant sur les documents, agit sur son clavier comme si elle voulait perforer les cartes. Si la frappe correspond à la perforation, la carte avance colonne par colonne, dans le cas contraire, la machine se bloque ; l'opératrice extrait alors la carte et compare attentivement la perforation suspecte avec le document ; s'il y a erreur, la carte est refaite.

Ce mode de vérification donne toute sécurité. Pour qu'une erreur puisse passer, il faudrait que *deux* opératrices différentes commettent la *même faute*, au *même endroit*.

La vitesse de perforation et de vérification est fonction de la dextérité des opératrices. A la Raffinerie, cette vitesse oscille entre 9.500 et 10.500 perforations à l'heure pour les perforeuses, et entre 11.000 et 12.000 pour les vérifieuses. Ces chiffres représentant des moyennes mensuelles et non des vitesses « en pointe ».

3° Tri

Les cartes une fois perforées et vérifiées doivent être classées avant d'être traitées pour l'obtention des états. Pour ce classement, on fait appel à la *Trieuse* qui groupe toutes les cartes portant en perforation des indicatifs ou des valeurs identiques déterminés, en même temps qu'elle classe ces groupes dans l'ordre numérique croissant. Dans cette machine, les cartes passent à la vitesse de 24.000 à l'heure.

4° Interclassement

Nous trouvons ensuite l'*Interclasseuse*, dont la principale fonction est d'inter-

caler parmi les cartes d'un premier jeu, celles d'un autre jeu, à la condition que les deux groupes soient classés dans le même ordre numérique. Cette opération fondamentale dite de « fusion » peut comporter de nombreuses variantes. L'Interclasseuse offre pour les réaliser des possibilités infinies et permet en outre :

— l'interclassement de certaines cartes et l'extraction de certaines autres,;

— La substitution de certaines cartes à certaines autres ;

— L'extraction de certaines cartes à l'aide de cartes dites « chercheuses » portant des indicatifs, des nombres ou des limites déterminés.

La vitesse de cette machine dépend du genre de travail effectué et varie de 14.000 à 28.000 cartes à l'heure.

5° Tabulation

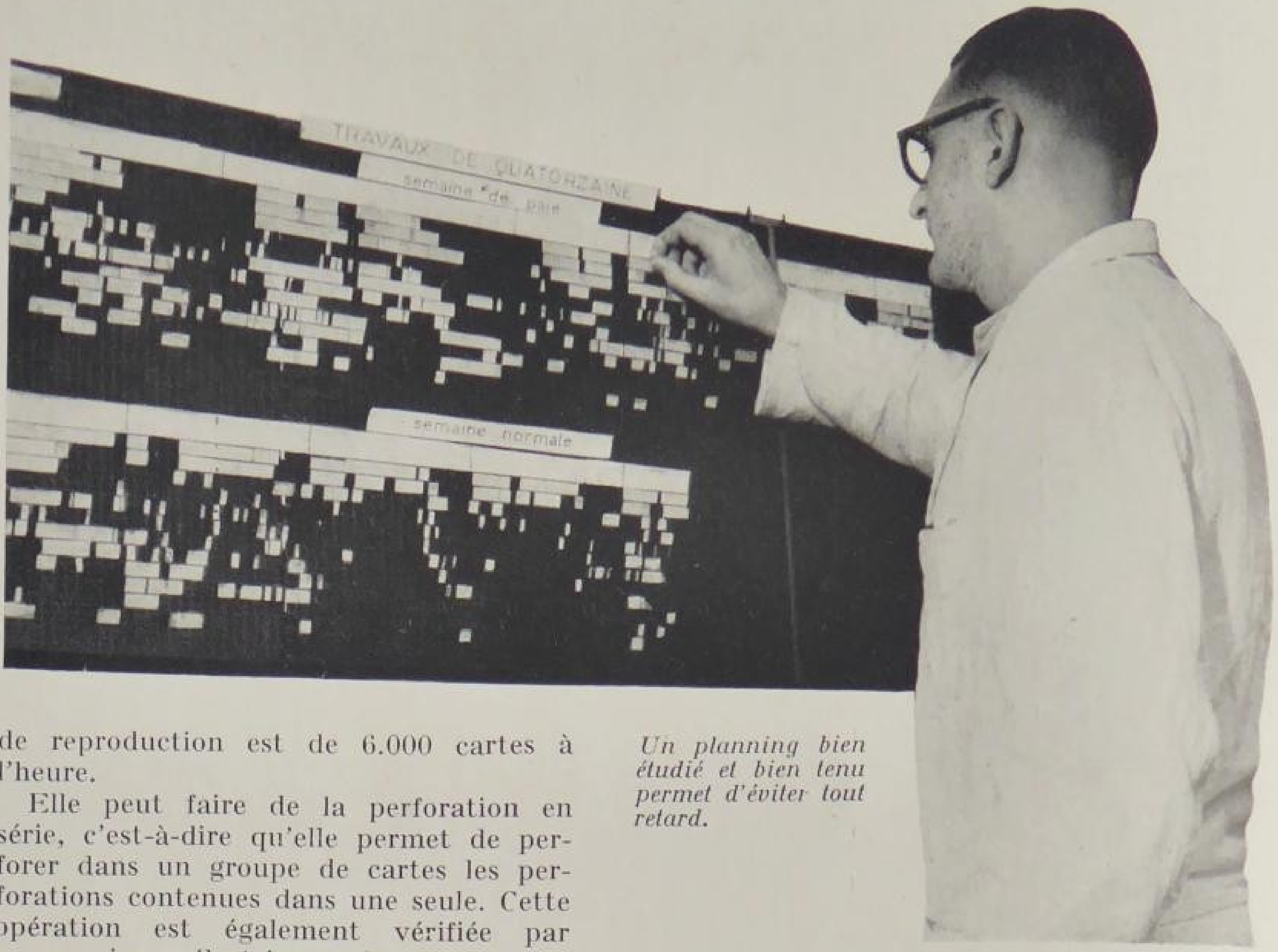
En général, les cartes une fois triées et interclassées sont prêtes pour l'obtention d'un état. Nous en arrivons ainsi à la *Tabulatrice* ; elle est susceptible d'analyser non seulement les indications numériques mais encore les données alphabétiques perforées dans les cartes. Les données alphabétiques sont imprimées en clair sur l'état.

La Tabulatrice est équipée de 80 compteurs qui permettent d'accumuler les nombres à additionner ou à soustraire. Le détail des indications numériques et les totaux peuvent être imprimés dans n'importe quel ordre. Des signes particuliers permettent de différencier les nombres positifs des nombres négatifs et le sens des soldes.

La vitesse d'impression de cette machine est de 4.800 lignes à l'heure, chaque ligne pouvant comporter 88 caractères, dont 43 lettres.

6° Reproduction perforation récapitulative

Nous trouvons ensuite la *Reproductrice Perforatrice* récapitulative en série. C'est un nom bien compliqué, mais qui illustre les différentes possibilités de cette machine. Elle peut reproduire, c'est-à-dire qu'elle permet de perforer dans un jeu de cartes, tout ou partie des perforations existantes dans un autre jeu de cartes. Simultanément, elle compare les perforations faites sur les nouvelles cartes avec celles des cartes originales. Toute différence est signalée par l'arrêt de la machine, une lampe rouge qui s'allume et un index qui indique dans quelle colonne existe l'erreur. Sa vitesse



Un planning bien étudié et bien tenu permet d'éviter tout retard.

de reproduction est de 6.000 cartes à l'heure.

Elle peut faire de la perforation en série, c'est-à-dire qu'elle permet de perforer dans un groupe de cartes les perforations contenues dans une seule. Cette opération est également vérifiée par comparaison électrique. Sa vitesse de perforation en série est de 6.000 cartes à l'heure.

Elle peut faire de la perforation récapitulative. Accouplée à la tabulatrice, elle effectue la perforation automatique des indicatifs, totaux et soldes enregistrés dans les compteurs de la tabulatrice.

7° Calcul

Bien souvent, les cartes récapitulatives ont besoin d'être calculées ; pour ce faire, l'équipement comporte une *calculatrice*. C'est une machine à grand rendement qui permet de multiplier entre eux les facteurs perforés sur les cartes et de perforer automatiquement les résultats obtenus dans une autre zone de ces mêmes cartes. Outre ces travaux de multiplicatrice, elle effectue des calculs d'addition et de soustraction horizontales, combinés ou non avec des multiplications.

ORGANISATION DE LA SECTION DE MÉCANOGRAPHIE DE PORT-JÉROME

L'ensemble des machines électro-comptables de Port-Jérome est composé de : 2 perforatrices, 2 vérificatrices, 2 trieuses, 1 interclasseuse, 2 tabulatrices, 2 perforatrices récapitulatives, 1 calculatrice.

Ces machines permettent de traiter mécaniquement un certain nombre de problèmes, tels que :

— La paie des ouvriers ;

— La tenue du stock des articles en magasin (quantité et valeur) ;

— La comptabilité générale ;

— Le contrôle et l'analyse des temps du travail des équipes de fabrication et d'entretien ;

— Le contrôle progressif des dépenses de constructions neuves sur budget, etc.

L'effectif de la Section est composé de 5 perforeuses-vérifieuses, 2 opérateurs et une opératrice encadrés par deux agents de maîtrise rompus aux multiples secrets de leur profession. Il est placé sous les ordres d'un Chef de Section dynamique et est animé d'un remarquable esprit d'équipe, ce qui a permis d'arriver aux brillants résultats déjà obtenus et laisse espérer de nouveaux succès dans la réalisation des problèmes qui se poseront dans l'avenir au fur et à mesure du développement des activités industrielles de la raffinerie de Port-Jérome.

Cet intéressant article a été aimablement écrit pour Esso-Revue par M. Duflos, chef du Département Comptabilité de la Raffinerie de Port-Jérome.

« Perforeuses » et « vérifieuses » au travail.

Les opérateurs suivent les leçons du chef de section.

A la raffinerie, la salle des grosses machines.

QUE FAIRE EN PRÉSENCE D'UN BRULÉ ?

Sous ce titre, l'association « Les soins aux brûlés » a fait paraître une très intéressante brochure, dont nous extrayons pour nos lecteurs certains passages.

EN PREMIER LIEU, QUELQUES CHIFFRES :

— On compte, par année, 20.000 accidents par brûlures, nécessitant l'hospitalisation : 50 % de ces brûlés sont des enfants !...

— Autre statistique : 80 % de ces accidents se produisent au foyer et les victimes en sont, quatre fois sur cinq, des enfants...

Nous connaissons tous la gravité des brûlures et c'est pourquoi nous nous permettons d'insister sur leurs causes et de les rappeler par ces dessins :

LES LIQUIDES BOUILLANTS
(Imprudence des parents)

LES VÊTEMENTS DE RAYONNE
(Dans lesquels le feu se propage rapidement)

LA LAMPE A ALCOOL
(dite inexplosive)

LE RADIATEUR ÉLECTRIQUE A FEU NU
(Imprudence des parents)

Ces illustrations sont probantes ; les accidents résultent d'une négligence, d'une inattention ou d'un manque de surveillance. La prudence implique donc le respect des consignes de sécurité suivantes :

Ne transportez jamais un récipient rempli de liquide bouillant au-dessus d'un enfant ; celui-ci, en jouant, peut vous faire trébucher.

Avant de baigner vos enfants, vérifiez toujours vous-même auparavant la chaleur de l'eau ; faites-le avec votre main un temps assez prolongé.

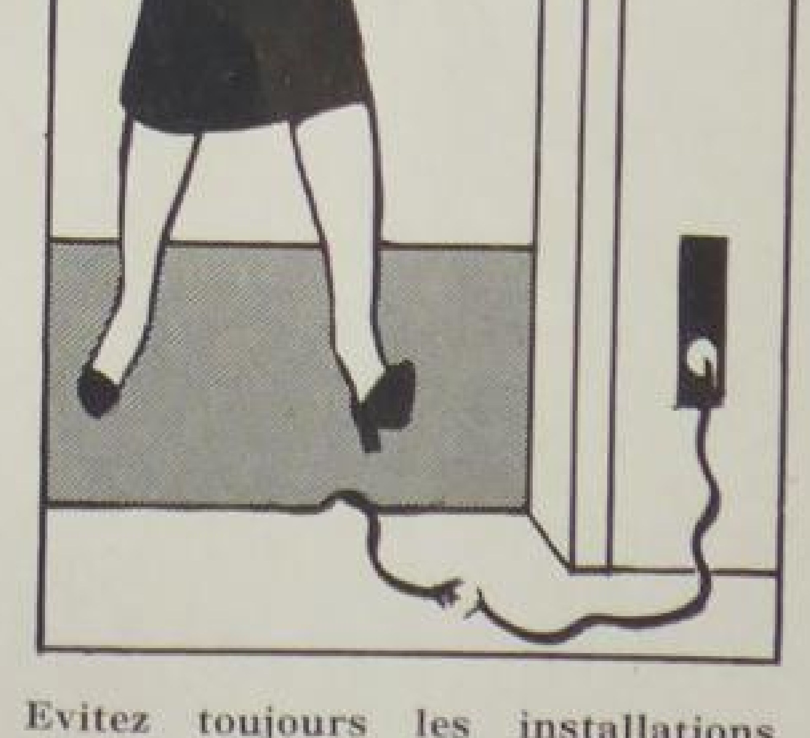
Après votre lessive, ne laissez jamais votre lessiveuse découverte si elle est encore remplie d'eau chaude ; un enfant peut y tomber.

Lorsque vous faites votre cuisine, ne laissez jamais dépasser du fourneau la queue d'une casserolle, proie trop tentante pour l'enfant.

Même si votre enfant pleure, et fait une colère, ne lui donnez jamais pour le calmer une boîte d'allumettes ; il pourrait l'enflammer.

N'utilisez jamais de radiateurs à gaz ou électriques à feu visible et non protégé ; les vêtements peuvent trop facilement s'enflammer.

Ne manipulez jamais de produits inflammables à proximité d'une flamme. Faites-le en plein air ou loin de tout éclairage même électrique.



Evitez toujours les installations électriques de fortune, les fils mal isolés, les prises de courant ou les commutateurs traînant à terre.

Mais, si malgré ces précautions nous nous trouvons en présence d'un brûlé qu'allons-nous faire ?

QUE FAIRE EN PRÉSENCE D'UN BRULÉ ?

Rappelons-nous, en premier lieu, que la vie d'un brûlé dépend des conditions dans lesquelles il aura reçu les premiers soins (c'est-à-dire entre son accident et son arrivée à l'hôpital) et que moins on le touche, plus on a de chances d'éviter l'infection. Par ces dessins, apprenons ce qu'il ne faut pas *faire :*

On croit souvent a tort que l'on doit dévêtir le malade : au contraire, ne touchez jamais à ses brûlures.

N'asseyez jamais le malade et ne laissez jamais son corps se refroidir ; cela aggraverait ses brûlures.

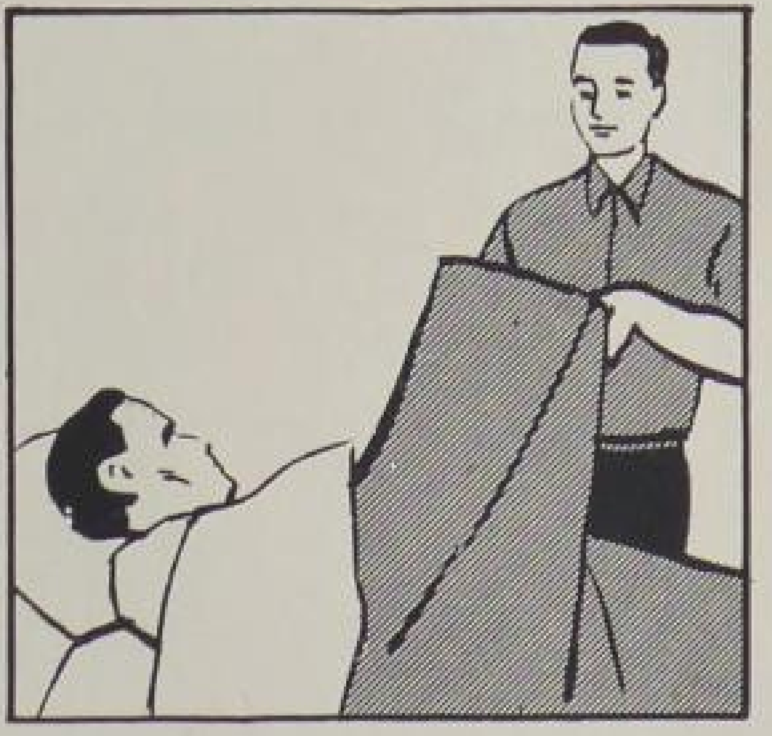
Ne lui faites aucune application de pommade ou de corps gras non stériles sans le conseil du médecin.

N'employez jamais de teinture d'iode ou mercurochrome ; leurs traces gêneraient l'examen médical.

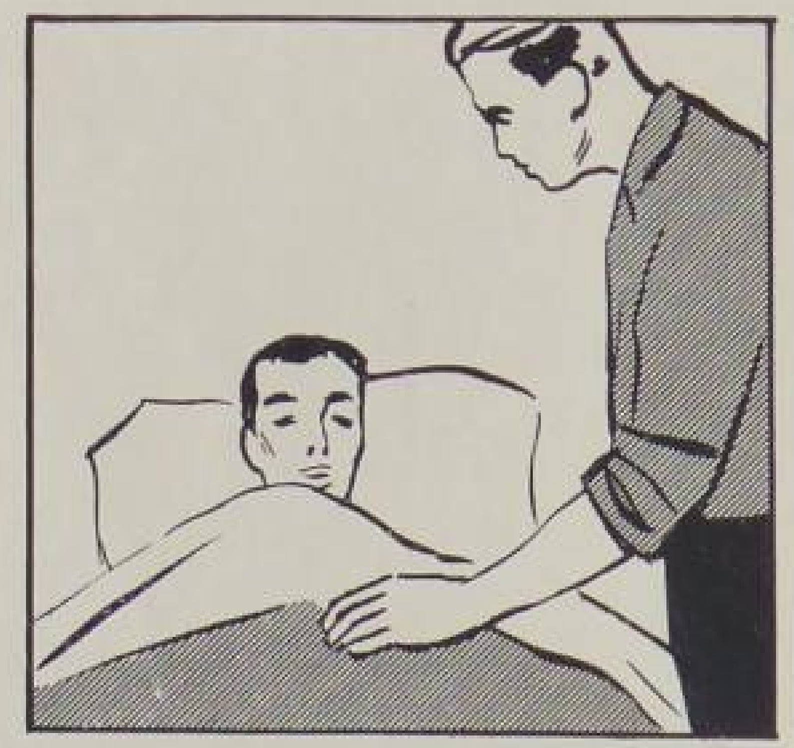
Il vaut donc mieux ne rien faire plutôt que de mal faire. Mais, pensez-vous "*Comment bien faire ?*" Quelle que soit la brûlure, il existe certaines règles générales :

Ne perdez pas de temps avant le recours aux soins du médecin et le transport vers un centre spécialisé.

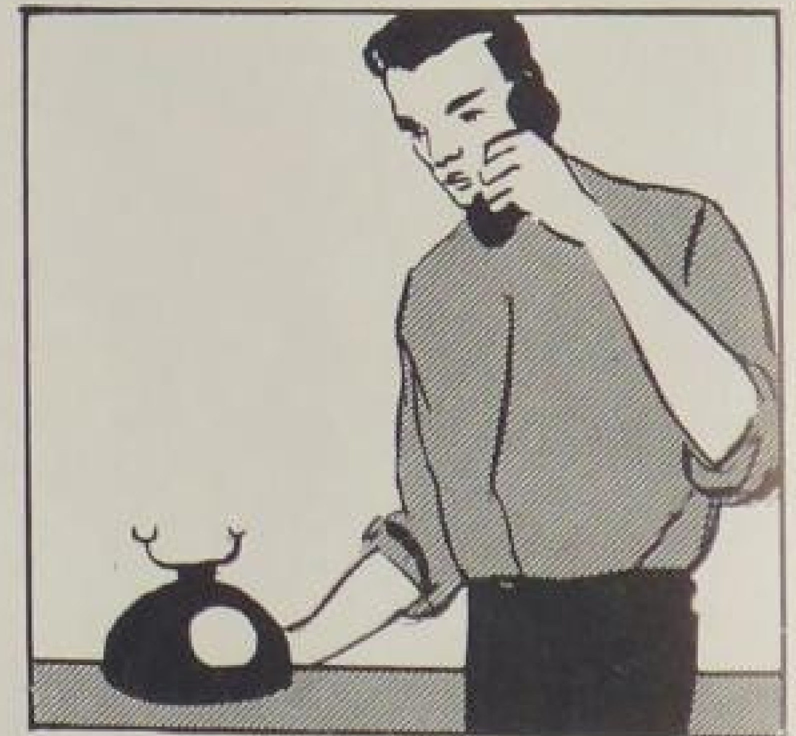
Evitez avec le plus grand soin tout contact avec les endroits brûlés. Ne touchez pas les parties vêtues.



Couvrez le brûlé avec précaution et en vous écartant, car vous ne devez pas respirer au-dessus de lui.



Entourez le malade en vous efforçant de le calmer dans la mesure du possible afin qu'il ne remue pas.



Et téléphonez au médecin et au centre ambulancier le plus proche, si vous ne pouvez le transporter vous-même.

Il nous faudra encore, avant son évacuation, l'étendre la tête basse et lui éviter tout mouvement, interdire qu'on lui parle, ne lui donner aucun stimulant sauf en cas de nécessité absolue, mais lui faire boire du lait ou de l'eau sucrée. S'abstenir de tout traitement local, badigeonnage ou nettoyage avec un produit quelconque, à moins que l'on ne dispose d'une « pharmacie » spécialement équipée où l'on pourra effectuer une perfusion lente de plasma (100 gouttes par minute), si l'on a la chance d'en posséder, et commencer l'oxygénation à la tente ou au masque.

Dans la plupart des cas, nous n'avons pas ces possibilités, aussi rappelons-nous « qu'une évacuation rapide vaut mieux que des soins de première heure erronés ».

Pendant le transport, alors que le malade sera disposé, allongé sur le brancard, dans l'ambulance, nous le surveillerons et le réchaufferons avec des bouillottes isolées. Il sera ainsi rassuré et calme.

Tels sont, en quelques phrases, ce que nous devrons faire ; mais ne vaut-il pas mieux éviter les liquides bouillants à la portée des enfants, les vêtements de rayonne près d'un foyer d'incendie... ne vaut-il pas mieux être tout simplement **prudents** ?...

Nouvelles Brèves

ARABIE SÉOUDITE

L'Aramco (Arabian American Oil Co.) a entrepris dans le Golfe Persique, par 6 m. de profondeur, et à 5 km. environ de la côte, une série de forages qui se situent aux environs de Ras El Mishaab, au sud de la frontière entre l'Arabie Séoudite et la zone neutre.

Il n'a pas fallu moins de deux ans d'études préalables et de campagnes géologiques (comprenant notamment sondages hydrographiques, échantillonnages des fonds, études sismographiques, etc...) pour se convaincre de l'existence au large de structures favorables.

Profitant des expériences acquises aux Etats-Unis, surtout dans le Golfe du Mexique, l'Aramco utilisa pour les forages d'exploration un type de chaland automoteur équipé à une extrémité d'un derrick de forage. L'ancrage de la péniche sur le fond est complété par l'abaissement de deux jambes de force de 12 m. de longueur qui donnent à la tour de forage un solide appui. Des chalands auxiliaires, automoteurs eux aussi, portent les approvisionnements jusqu'aux derricks flottants : boue de forage, ciment, eau douce, combustibles, etc... ; certains de ces chalands serviront également de réservoirs pour le pétrole brut qui pourrait être recueilli.

Pour les forages de production, une plateforme sera construite sur des pilotis métalliques ; rectangulaire, elle mesurera 17 m. × 45 m. environ. Il ne faut pas oublier que la tour devra résister à des vents qui peuvent atteindre 100 km/heure (ce chiffre est toutefois bien inférieur à celui que peuvent atteindre les bourrasques du Golfe du Mexique). L'ensemble, plateforme et derrick, pèse 500 tonnes. Le personnel nécessaire est de trente sondeurs pour le service du derrick lui-même, et de trente-cinq hommes pour les services auxiliaires.

Jusqu'ici une dizaine de plateformes ont été installées avec leur derrick, et on se dispose à forer au moins jusqu'à 2.400 m. (profondeur où l'on escompte rencontrer des formations favorables) et peut-être jusqu'à 6.000 m., profondeur de la base des six dômes reconnus dans la région.

ALGÉRIE

ÉCONOMIE DU TRANSPORT SAHARIEN.

Dans un article donné aux « Marchés Coloniaux » par M. Georges Estienne, Président-Directeur Général de la Société Africaine des Transports Tropicaux, examinant la situation des transports sahariens, il est dit en conclusion :

Il ne peut être question de comparer le prix de revient des transports par voie de terre avec les prix de transports par voie maritime. Ces derniers resteront toujours considérablement moins coûteux. Mais, lorsqu'il s'agit de transports commerciaux, il faut tenir compte de la rapidité des moyens de transports, des délais d'attente, des frais de magasinage, de chargement, de transbordement, etc... et pour certaines marchandises, du climat des régions traversées.

Ces considérations expliquent le développement, d'une part du trafic automobile malgré les prix de revient infiniment plus élevés sur route, d'autre part du trafic avion dont le prix n'est pas sensiblement supérieur à celui de la voie terrestre sur la partie saharienne du parcours.

Il semblerait que l'avion-cargo de gros tonnage, plus économique, soit appelé à remplacer l'automobile sur le parcours transsaharien proprement dit, si la situation des transports terrestres ne se modifiait pas. Mais le transport automobile en régions désertiques n'a pas dit son dernier mot. C'est ainsi que le projet de la Société Africaine des Transports Tropicaux concernant la réalisation de véhicules de 100 t., doit permettre d'abaisser les tarifs de transport à des prix voisins de la voie ferrée.

Dans l'état actuel des choses, il serait donc prématuré de conclure à la suprématie d'un moyen de transport sur l'autre, d'autant plus que la solution du rail ne saurait être écartée.

Une constatation s'impose cependant : considéré il y a un quart de siècle comme un obstacle dressé entre l'Algérie, le Niger et le Tchad, l'immense désert relie maintenant ces territoires par

A LA CLAIRE FONTAINE !

Si douce à regarder, l'image que voici chante la poésie des villages de Provence ; vieilles pierres usées par le vent et la pluie, fontaine ouvragée où coule l'eau claire, et les volets fermés, fermés sur le soleil, fermés sur le passé... Et même la vieille auto semble se reposer !...

REVUE DE LA PRESSE

LES RECHERCHES DE PÉTROLE EN FRANCE EN 1950 ET 1951

Les investissements prévus dans les recherches de pétrole en France et dans l'Union française en 1951 s'élèvent à 10 milliards contre 11 milliards en 1950. Les participations se répartissent comme suit (en pourcentage) :

	1950	1951
Etat	35 %	32 %
Equipement complémentaire	15 %	—
Territoires d'Outre Mer	12 %	18 %
Privés	12 %	12 %
Autofinancement	26 %	38 %
	100 %	100 %

Ces chiffres appellent quelques observations ;

1. Le montant des dépenses effectuées en 1951 est inférieur à celui des dépenses de même nature en 1950 : cela tient à ce qu'au cours de l'exercice 1950 a été prévu un programme d'équipement complémentaire de matériel d'environ 1.500 millions.

2. La part revenant aux territoires d'Outre-Mer augmentera sensiblement en 1951 par suite d'un effort accru des recherches en Tunisie et en Algérie.

3. Il est à noter que l'augmentation du pourcentage de l'autofinancement en 1951 est en partie imputable à l'exploitation des découvertes de 1948-1949 au Maroc et de 1950 en Aquitaine.

4. La participation des capitaux privés demeure inchangée.

« Revue Francaise de l'Energie ».

LES FIBRES SYNTHÉTIQUES

LE « TÉRYLÈNE » EST UNE LAINE DE PÉTROLE ET SERAIT LA PLUS TENACE DES FIBRES CONNUES

Une Société britannique annonce la mise en route prochaine de la fabrication de « Térylène », nouvelle fibre synthétique aussi douce que la soie, deux fois plus solide que le coton et aussi chaude que la laine. Une firme américaine a d'ailleurs mis au point sous le nom de fibre « V » un produit analogue.

« L'ORLON » RÉSISTE AUX AGENTS ATMOSPHÉRIQUES

La production à l'échelle commerciale de l'Orlon a commencé en juillet 1949 en Caroline du Sud. L'usine produit « l'Orlon » en fils continus ; elle a une capacité de 15.000 tonnes par an. Une seconde et plus grande usine, pour produire de « l'Orlon » en fibre coupée, aura une capacité qui atteindra 40.000 tonnes en 1952.

GRACE AU « GRILON » LES SUISSES VEULENT CONQUÉRIR LEUR INDÉPENDANCE...

Le « Nylon » est la propriété d'une firme américaine qui concède — ou ne concède pas — des licences de fabrication dans le monde entier. Le monopole du Nylon reste entre les mains des Américains, parce que ceux-ci ont mis au point un matériel de fabrication difficile à imiter. Les « secrets » chimiques semblent avoir une importance secondaire.

Le « Grilon » trouvé en Suisse est une polyamide dénommée « lactame », dont l'élément de base est le phénol. Le « Grilon » aurait toutes les propriétés du « Nylon ».

DES VÊTEMENTS INDUSTRIELS DURABLES... EN « VINYON N » OU « DYNEL »

Le « Vinyon N » ou « Dunel » a été mis au point par une firme américaine. Les propriétés de cette fibre synthétique du type chlorure de Vinyle acrylique sont différentes de celles des fibres françaises du type « Rhovyl ». La ténacité est du même ordre, mais le point de ramollissement est plus élevé. La fibre américaine est élastique et n'a pas les qualités « rétractiles » des fibres françaises.

Extrait de « Contact », journal d'entreprise des Ets Steinheil-Dieterlen à Rothau (B.-R.).

IL Y A VRAIMENT DES LOCALITÉS QUI ONT UN DROLE DE NOM

Certains villages de France offrent des noms curieux, comme vous allez vous en apercevoir ci-dessous :

La commune française qui a le nom le plus long se trouve dans la Somme, c'est Saint-Quentin-Lanotte - Croix - en - Bailly. proche de la ville d'Eu.

C'est également dans la Somme que se trouve le village dont le nom est le plus court : Y, dans l'arrondissement de Péronne.

Près de Luchon, il est une bourgade qui s'appelle Oo, et dans la Meuse, près de Bar-le-Duc, on trouve Oey.

Parmi les noms des communes les plus bizarres, citons : Néant, différentes voies de communication. Il est appelé, par la route, l'air et le rail, à unir plus intimement l'Europe Occidentale au Centre Africain, apportant ainsi une valeur nouvelle au concept de l'Eurafrique.

Extrait du Bulletin de l'Esso Standard Algérie.

FRANCE

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

★ La production totale pour l'année 1950 a été en France de :

Voitures particulières	257.289
Véhicules industriels	97.149
Cars	2.236
Tracteurs, véhicules spéciaux	913
Au total	**357.587**

★ Pour les voitures particulières, la répartition par puissance a été la suivante :

Moins de 6 CV	104.293
De 6 à 8 CV	72.390
De 10 à 12 CV	48.997
Plus de 12 CV	31.609
Au total	**257.289**

★ Pour les véhicules industriels et véhicules spéciaux, la répartition par charge utile a été la suivante :

Camionnettes de 200 à 2.000 kg.	64.300
Camions de 2 à 7 tonnes	22.900
Camions de 7 à 10 tonnes	2.700
Camions de plus de 10 tonnes	1.237
Tracteurs routiers	615
Véhicules spéciaux	310
Au total	**92.062**

De toutes les industries françaises, c'est celle de l'automobile qui a opéré, au point de vue exportation, le plus remarquable redressement. En valeur absolue, elle se place au troisième rang parmi les exportateurs en objets manufacturés, derrière l'industrie textile et l'industrie chimique.

PARIS

La Compagnie Air France a commandé six appareils de ligne à réaction Vickers Viscount, pour équiper ses services réguliers européens et notamment la ligne Paris-Londres.

Le Vickers Viscount a une vitesse de croisière de plus de 480 kilomètres-heure à une altitude de 7.600 mètres et il emporte quarante passagers.

On s'attend à ce que son emploi réduise de quarante minutes le temps de vol pour le trajet Paris-Londres, qui sera ainsi d'une heure environ.

Au Salon de la Machine Agricole, l'Union des Chambres Syndicales de l'Industrie du Pétrole avait organisé un Stand qui attira l'attention de très nombreux visiteurs ; les différents produits pétroliers qui contribuent à la modernisation de l'agriculture y étaient présentés de la façon la plus attractive.

CI-CONTRE

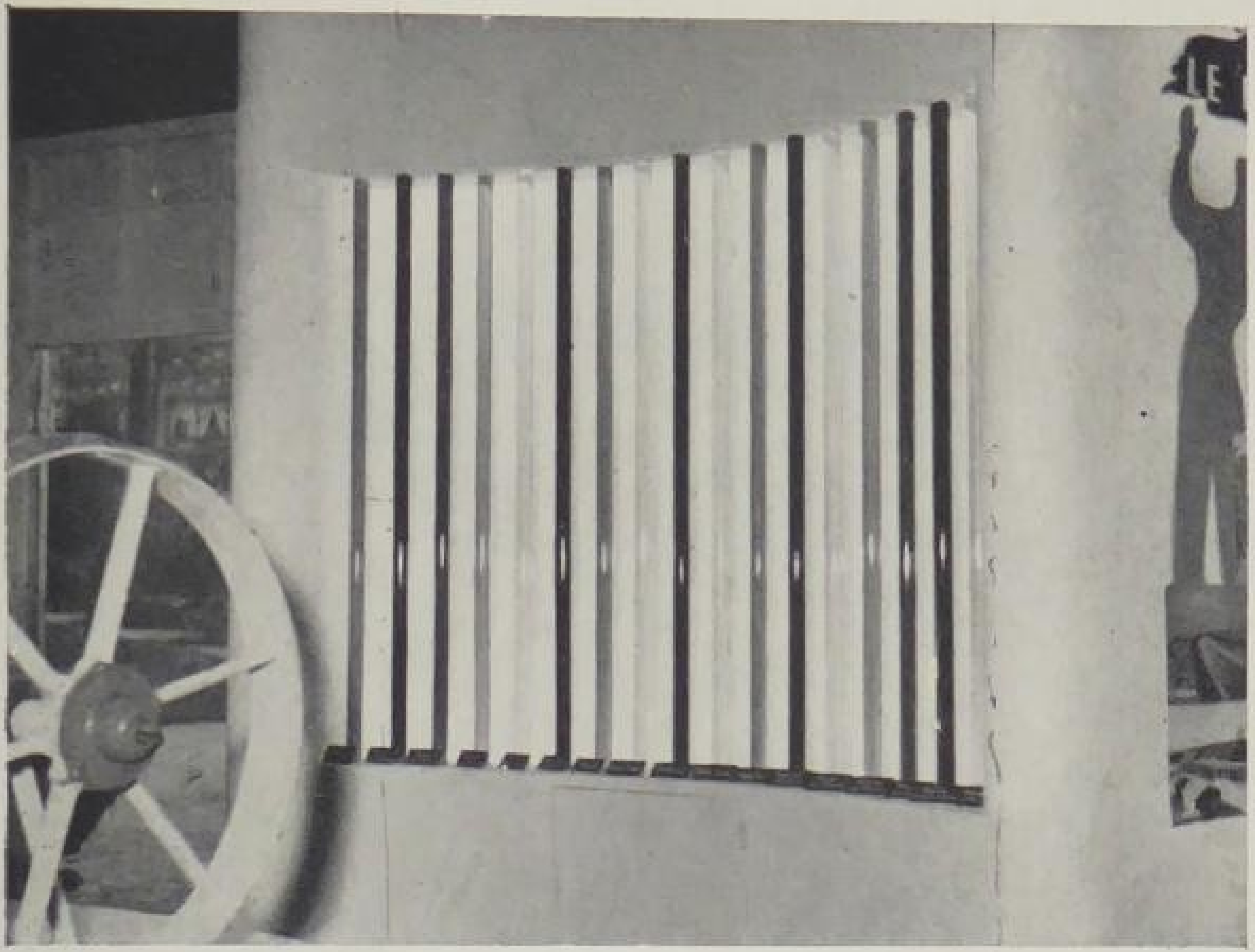
1 *Le Stand du Pétrole.*

2 *Présentation des différentes qualités d'huiles.*

3 *Le Stand des produits anti-parasitaires.*

4 *Un visiteur intéressé par les problèmes de lubrification.*

1

2


3

4

dans le Morbihan ; Aucun, dans les Hautes-Pyrénées ; Deuil, en Seine-et-Oise ; La Couarde, dans les Deux-Sèvres et dans l'Ile de Ré ; La Chapelle-Moche, dans l'Orne ; Crevant, dans l'Indre, Marans, dans la Charente-Maritime ; Bayenghem-lez-Eperlocques, dans le Pas-de-Calais.

Le département des Basses-Pyrénées se distingue par son grand nombre de villages aux noms étranges. On y trouve entre autres : Lacarry-Arbent-Charitte-le-Haut, non loin du hameau d'Alcay-Alvabenety-Sinharette.

Le village le plus curieusement nommé est situé dans la Haute-Saône : Fessey-Dessous-et-Dessus !

Extrait de « Courrier des Usines Peugeot ».

Projet de raffinerie en Afrique du Sud

La Standard-Vacuum Oil Co, vient d'arrêter les plans pour la construction en Afrique du Sud d'une raffinerie de pétrole pouvant traiter 10.000 barils de pétrole par jour. Le devis de ce projet s'élève à $ 12.000.000. La raffinerie qui sera située près de Durban sera terminée vers la fin de 1953 ou au début de 1954.

Extrait de « La Revue Pétrolière ».

Etats-Unis

Décision sensationnelle relative aux produits de synthèse

On annonce de Washington que M. Oscar L. Chapman, secrétaire à l'Intérieur, a adressé un pressent appel aux grandes entreprises privées pour les inviter à établir promptement, avec le concours du gouvernement, une grande industrie de combustibles liquides de synthèse (essences, diesel oil, produits chimiques et autres) en utilisant comme matières premières le charbon et les schistes. Cet appel a été fait par M. O. L. Chapman au moment où il transmettait au Congrès un rapport détaillé du Bureau des Mines relatif aux recherches faites durant l'année 1950 sur la fabrication des produits de synthèse. Dans ce rapport, le secrétaire à l'Intérieur demande au Congrès d'accorder un appui total aux organisations compétentes qui apporteraient des propositions saines en vue de la réalisation urgente à l'échelle commerciale d'usines traitant des schistes.

M. O. L. Chapman a annoncé que son département encouragerait la construction de une ou deux usines pour la fabrication de combustibles liquides à partir de charbon par le procédé « d'hydrogénation directe ». En même temps, le Bureau des Mines étudie la transformation du charbon en huile par le gaz synthétique. Une usine pilote sera construite sous peu pour l'étude plus complète de ce procédé. Faisant état des besoins de plus en plus élevés de produits du pétrole aux Etats-Unis, de l'incertitude de la situation internationale qui menace les importations, du prix très élevé des nouvelles découvertes de gisements pétrolifères, le secrétaire Chapman a déclaré : « Le développement rapide d'une industrie de combustibles liquides de synthèse utilisant les schistes et le charbon n'est pas seulement une nécessité pour sauvegarder notre ravitaillement en pétrole, mais également une mesure saine de prévoyance économique. » Plus loin, faisant remarquer qu'en définitive les dépenses engagées dans la nouvelle industrie sont garanties presque entièrement contre tout risque, M. Chapman a ajouté : « Négliger l'amorce d'une industrie de combustibles liquides de synthèse serait fermer nos yeux et notre esprit devant nos propres ressources à une époque où elles sont nécessaires de façon impérieuse. »

Extrait de « La Revue Pétrolière ».

GRATIFICATIONS POUR LONGS SERVICES

Nous adressons nos chaleureuses félicitations aux collaboratrices et collaborateurs dont les noms suivent, qui ont atteint trente et vingt-cinq ans de service à notre Société :

DIRECTION COMMERCIALE

30 ans

M. Georges Lebrun, Dpt. Construction et Entretien.

25 ans

Mlle Marguerite Maréchal, siège de la Division Nord-Ouest.

DIRECTION INDUSTRIELLE

30 ans

M. Maurice Oursel, Raffinerie de La Mailleraye.

25 ans

Mlle Marie Delahaye, Raffinerie de La Mailleraye.

Petites NOUVELLES SCIENTIFIQUES

(S. I. S.)

DES IMPERMÉABLES POUR AVIONS

Il va falloir mettre des imperméables aux avions, ont décrété les spécialistes de l'Armée de l'air américaine.

Cette affirmation, en dépit de son apparence plaisante, repose sur des faits extrêmement sérieux. En effet, la pluie exerce de grands dégâts sur les ailes des avions supersoniques. Il suffit de quarante heures de vol à six cents kilomètres à l'heure par mauvais temps pour que le bord d'attaque des ailes d'avion soit entièrement évidé sous l'action de la pluie.

Or, comme l'Armée de l'air américaine envisage de dépasser encore cette vitesse, les techniciens de l'aviation ont dû chercher un moyen de préserver les avions des ravageuses gouttes d'eau.

Dans ce but, ils ont mis au point un dispositif capable de fonctionner sur commande sitôt que le besoin s'en fait sentir et qui projette sur l'avion du caoutchouc synthétique.

Ces projections revêtent l'avion d'un véritable imperméable caoutchouté, qu'on pourra renouveler sitôt qu'il sera usé par l'attaque des intempéries.

LÉGÈRE ET BON MARCHÉ, LA PREMIÈRE TURBINE A GAZ, MARINE, VA ÊTRE MONTÉE SUR LE PÉTROLIER "AURIS"

La première turbine à gaz destinée à un navire de haute mer a été présentée récemment au public de Grande-Bretagne. Cette machine, construite par la « Bristish Thomson-Houston », est le résultat de quatre années de travail. Elle sera montée dans deux mois sur l'« Auris », pétrolier de huit mille deux cents vingt et une tonnes, appartenant à « l'Anglo-Saxon Petroleum », pour être expérimentée en mer.

Actuellement, la turbine est encore sur son banc d'essai où elle a déjà tourné pendant six cent cinquante-deux heures depuis le 26 juin dernier. Des tests de performance et d'endurance ont été exécutés entre le 1er janvier et le 9 février au cours desquels la turbine a fonctionné pendant cinq cent vingt-huit heures, dont cent quatre-vingt-treize heures avec du gas-oil et trois cent trente-cinq heures avec du fuel-oil.

Parmi les avantages principaux de la turbine à gaz marine, citons son aptitude à fonctionner avec un combustible lourd, donc bon marché, son entretien facile, son poids relativement modéré et son absence à peu près totale de vibrations.

UN TRANSPORTEUR PORTATIF

Ce transporteur portatif à roues glisseuses ne pèse que treize kilogrammes cinq cents par section de deux mètres quarante. Il se compose de plusieurs roues glisseuses de modèle standard sortant d'ouvertures ménagées dans une table. Les roues sont montées sur des axes en alliage d'aluminium et le transporteur pourra porter une charge régulièrement distribuée de soixante-sept kilogrammes cinq cents par section.

UN NOUVEAU COMPAS D'ALIGNEMENT POUR VÉRIFIER LE PARALLÉLISME DES ROUES DE VOITURES

Un nouvel appareil peu coûteux, breveté dernièrement par une firme de Birmingham, permet de vérifier rapidement l'alignement des roues de voitures automobiles. Il est particulièrement important de noter que l'exactitude des lectures données par l'instrument n'est en rien affectée par le gauchissement infligé à la roue par un pneu à plat.

Le compas d'alignement, qui pèse moins de neuf kilogrammes, comprend une tige, deux clips réglables pour les pneus, un indicateur compensé par ressort, et deux bras réglables suffisamment longs pour atteindre l'arrière des pneus quand la tige est placée devant la roue.

L'appareil permet de vérifier le parallélisme des roues avant, soit en dehors, soit en dedans, en moins de deux minutes, et sa précision atteint 4/10 de millimètre environ.

LA MAILLERAYE

DÉPART EN RETRAITE

Après 31 ans de service, M. Petitjean nous quitte... M. Victor Petitjean, dont la solide silhouette est bien connue de tous, entrait en 1919 à la Société de La Mailleraye en qualité de Chef d'Entretien et de Construction. Il avait alors 38 ans et était prêt à mettre à profit sa débordante activité et sa vaste expérience acquise tant en France qu'à l'étranger. En effet, dès 1903 il était parti pour l'Oural afin de participer dans cette région à la construction et à la transformation d'usines métallurgiques et chimiques. C'est dire qu'il était particulièrement qualifié pour diriger l'érection des réservoirs, l'installation de tuyauteries et le montage de bâtiments.

Cet ensemble, considéré en grande partie comme son œuvre, constituera la Raffinerie de La Mailleraye, et fera durant toute sa carrière l'objet de sa sollicitude. Victor Petitjean ne ménagea ni son temps, ni sa peine. Aussi, en 1934, au départ de M. Gotard pour la Raffinerie de Port-Jérôme, M. Petitjean est-il nommé sous-directeur, aux côtés de M. Vial pour seconder M. Delemar.

Hélas ! six ans après ce sont les douloureux événements de juin 1940, la mise à feu, l'exode, puis... le retour à La Mailleraye au milieu d'un chaos indescriptible de ferrailles, de réservoirs incendiés, de tuyauteries tordues, de bâtiments démantelés.

Victor Petitjean éprouve alors une profonde tristesse, mais son ardeur et sa ténacité sont intactes, et en attendant l'heure où il pourra « sans dire un seul mot se mettre à rebâtir », il ouvre et exploite une tourbière à proximité de La Mailleraye.

Enfin la Libération survient et, avec elle, la remise en état de la raffinerie à laquelle Victor Petitjean prend une part importante, faisant preuve d'un optimisme remarquable « discutant avec les ferrailleurs pour obtenir l'indispensable, redressant ici, rafistolant là » et utilisant toujours les moindres ressources. Econome des deniers de la Société comme des siens, n'a-t-il pas l'art d'utiliser les restes. Peu à peu la vieille Mailleraye revit et connaît à nouveau une période de croissance.

Les qualités de ténacité, de bon sens et aussi de bonne humeur dont M. Petitjean a toujours fait preuve au service de la Raffinerie et de la Société ont largement contribué à ce succès. Ces qualités sont d'ailleurs soutenues par une santé exceptionnelle qui fait l'admiration de tous ceux qui l'approchent. C'est là le résultat d'une vie animée, d'un esprit sportif. Sportif, M. Petitjean le fut dans sa prime jeunesse, et le reste encore. Avec une ardeur juvénile, il préside depuis sa fondation aux destinées du Club Sportif de La Mailleraye, dont il est et restera, nous l'espérons, l'un des principaux animateurs.

M. Petitjean nous quitte donc, après avoir servi avec un dévouement exemplaire pendant plus de trente années, cette usine à laquelle sa personne reste si intimement mêlée. Il se retire à proximité de la Raffinerie, entouré de l'affection de Mme Petitjean, de Mlle Simone Petitjean et de l'amical souvenir de tous ceux qui ont travaillé avec lui.

Aussi lui souhaitons nous très sincèrement de vivre encore au milieu de cette atmosphère familiale de longues et heureuses années pendant lesquelles la Raffinerie de La Mailleraye s'honorant d'avoir eu un tel serviteur le donnera en exemple à ceux qui restent.

DISTINCTION

Nous sommes heureux d'apprendre que M. Jean Le Gaffric, adjoint du Chef du Service Relations Sociales, vient d'être promu Chevalier du Mérite Social en raison de ses nombreuses activités sociales.

UN PITTORESQUE UTILISATEUR DE PÉTROLE !

L'heureux propriétaire de « ma Cabane » aime sans doute les contrastes !... Il veut bien une roulotte, mais elle doit ressembler à une maison !... Il veut bien voyager et se déplacer constamment, mais il a une boîte aux lettres, ce qui témoigne de son goût de la « stabilité ». Cet esprit de contradiction peut alors nous faire penser : « Cette roulotte a des roues... mais roulent-elles ? »

PARIS

DÉPART EN RETRAITE DE M. RENÉ ALLIGIER

Sorti de l'École professionnelle d'Armentières où il acquit une formation technique, M. Alligier fut attiré par l'architecture et c'est à ce titre qu'il fut attaché à plusieurs cabinets d'architecture. Mais c'est dans l'entreprise qu'il put donner libre cours à son activité. L'entreprise Briard, où il était Chef de Service, lui confia la création et la direction d'une Agence à Chauny où il participa, après 1914-1918 à la reconstruction immobilière et industrielle de cette Région dévastée.

Notre Société, l'ECO à l'époque, qui avait pu appécier ses qualités, lui offrit en 1929 le poste de Chef du Bureau d'Études du Service Technique. Il conserva ce poste jusqu'au jour où, ses 60 ans ayant sonné, il dût passer le flambeau, mais il resta « conseiller » de cette charge importante.

M. René Alligier ne se contenta pas de diriger, avec activité et bonne humeur, le Bureau d'Études mais s'appliqua à la formation des jeunes et, en cela, fut un des promoteurs de notre training actuel.

ESSO...LIDARITÉ

Voici une petite note reçue à la rédaction de l'Esso-Revue : « Pendant les fêtes de Pâques, mon mari et moi, nous sommes « allés visiter les Châteaux de la Loire, en tandem « Derny ».

« Le dimanche, nous avons été en panne, le réservoir fuyant « énormément. Nous ne trouvions aucun garagiste voulant faire « une soudure, quand on nous indiqua une Station Esso à Cheverny, « qui a bien voulu se charger de la réparation.

« J'ai voulu vous signaler le grand service que de ce fait ce « Dépositaire nous a rendu. En effet, nous n'aurions pu remédier « à cet incident le lendemain, jour férié également. »

Mme Léone Crozet, *dép. Construction et Entretien.*

SOUVENIR, QUE ME VEUX-TU ?

Vous souvenez-vous, dira-t-on dans quelque temps, c'était le jour où l'on avait pris le car Esso !... Ce sera une date dans l'histoire des journées Standard. Et l'on en rira... Mais cette photographie aura perdu (espérons-le) toute son actualité !

CHRONIQUE SOCIALE

RÉSUMÉ DES DISPOSITIONS SOCIALES

envisagées ou prises au cours du mois de mars 1951

DISPOSITIONS LÉGALES

Nouveau minimum interprofessionnel garanti

Un décret pris le 24 mars 1951 (*J. O.* du 25 mars 1951), après avis de la Commission Supérieure des Conventions Collectives, modifie comme suit l'article 2 du décret du 23 août 1950 :

Ce salaire est fixé à Fr. 87 de l'heure pour la première zone de la Région parisienne. Dans les autres régions, les abattements de zone s'appliquent au chiffre de Fr. 87. L'abattement maximum est ramené, *en ce qui concerne le salaire minimum nationale interprofessionnel garanti, de* 18 % à 15 %.

Le salaire minimum est ainsi, dans la zone la plus basse, de Fr. 74 de l'heure. Le salaire minimum subit les abattements actuellement en vigueur pour les jeunes travailleurs de moins de 18 ans et les travailleurs ayant une aptitude physique réduite.

Les dispositions de ce décret entrent en vigueur le 1er avril 1951, et la Circulaire Direction Relations Sociales No 8 du 30 mars 1951 a donné toutes précisions à ce sujet.

Allocation de salaire unique aux jeunes ménages sans enfant

Une loi du 1er mars 1951 (*J. O.* du 2 mars 1951) maintient provisoirement en vigueur, au-delà du 1er mars 1951, la loi validée du 17 novembre 1941 étendant l'allocation de salaire unique aux jeunes ménages sans enfant, pendant un délai de deux ans après le mariage.

Relèvement de l'allocation aux vieux travailleurs salariés

Une loi du 27 mars 1951 (*J. O.* du 29 mars 1951) relève de Fr. 7.000 par an le montant de l'allocation aux vieux travailleurs salariés qui devient ainsi avec effet du 1er janvier 1951 :

Fr. 52.000 par an dans les villes de plus de 5.000 habitants.

Fr. 49.000 par an dans les villes de moins de 5.000 habitants.

à laquelle s'ajoute comme précédemment :

a) une majoration pour conjoint à charge :

Conjoint âgé de moins de 65 ans, 5.000 fr. par an.

Conjoint âgé de plus de 65 ans, 26.000 fr. par an.

b) si l'allocataire a eu au moins trois enfants, une majoration de 10 %.

c) une allocation complémentaire pour la Région parisienne de Fr. 3.000 par an.

Le plafond des ressources passe de Fr. 144.000 à Fr. 180.000 par an pour un célibataire et de Fr. 180.000 à Fr. 216.000 pour un ménage. (Ce maximum n'est pas exigé des pensionnés ou rentiers de la Sécurité Sociale bénéficiant d'une pension ou rente avec minimum garanti.)

Les pensions et rentes de vieillesse et les pensions d'invalidité sont relevées dans les mêmes proportions avec effet du 1er janvier 1951.

Reconduction et augmentation de l'allocation temporaire aux vieux

Une loi du 27 mars 1951 (*J. O.* du 29 mars 1951) reconduit l'allocation temporaire aux vieux, qui, d'autre part, est portée de Fr. 21.000 à Fr. 24.500, à compter du 1er janvier 1951.

Le plafond des ressources passe de Fr. 75.000 par an à Fr. 100.000 pour une personne seule et de Fr. 100.000 à Fr. 130.000 pour un ménage et il ne sera plus tenu compte pour l'attribution de l'allocation de la situation des descendants.

Billet S.N.C.F. annuel aller et retour de pensionnés et retraités de la Sécurité Sociale, veuves et orphelins de guerre.

Une loi du 1er août 1950 avait accordé un billet auquel dans les mêmes conditions que « les billets populaires » de vacances (30 % de réduction) à certains pensionnés, retraités, etc... de la Sécurité Sociale. (Voir Résumé des dispositions sociales du mois d'août 1950.)

Les modalités d'application viennent d'être précisées par la S.N.C.F. Ce régime s'applique exclusivement :

a) aux bénéficiaires d'une pension ou retraite de la Sécurité Sociale ;

b) aux bénéficiaires de l'allocation temporaire ;

c) aux veuves de guerre non remariées, titulaires d'une pension et ayant à leur charge au moins deux enfants de moins de 15 ans (le bénéfice du billet est

étendu à ces enfants à charge) ;

d) aux orphelins de guerre de père et mère, mineurs.

Tous renseignements sur l'établissement des demandes et les pièces justificatives seront fournis dans les gares.

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES A LA SOCIÉTÉ

Gratifications pour longs services

Comme il a été annoncé par Circulaire N° 7 du 19 mars 1951, du Service Réglementation Sociale, à partir du 1er janvier 1951, le personnel atteignant 50 ans de service (45 ans pour les femmes) percevra une gratification pour longs services de Fr. 80.000.

De plus, les gratifications qui étaient de Fr. 50.000 pour 30 et 40 ans de service (25 et 35 ans pour le personnel féminin) sont portés à Fr. 80.000, à partir du 1er janvier 1951.

D'autre part, afin d'aménager une transition entre les taux précédemment appliqués et les nouveaux taux, des compléments seront versés aux bénéficiaires ayant perçu des gratifications pour longs services pendant l'année 1950.

Des dispositions spéciales ont été prises en faveur du personnel partant à la retraite dans les douze mois (montant Fr. 80.000) ou dans les cinq ans précédant l'achèvement de leurs 30, 40, 50 ans de service (25, 35, 45 ans pour le personnel féminin), (montant Fr. 40.000).

Séjour en Angleterre

Une Circulaire N° 4 du 1er mars 1951 du Service Social fait état des possibilités d'échange d'enfants avec l'Angleterre et de séjours en camps de moisson.

Colonies et camp de vacances 1951

Une Circulaire N° 6 du 16 mars 1951, du Service Social, a donné toutes précisions sur l'organisation des Colonies et du Camp de Vacances 1951.

DÉFENSE DE LA LANGUE FRANÇAISE ... ET DE LA LANGUE ESPAGNOLE !

Un fidèle correspondant nous envoie ces quelques lignes. Nous en profitons pour faire appel à tous nos lecteurs, en les priant de nous envoyer les exemples de « distorsion » de la langue française qu'ils seraient à même de rencontrer.

COORDINATEUR OU COORDONNATEUR ?

Le Larousse est formel, c'est **coordonnateur** *qu'il faut dire et écrire. Il n'est pas inutile de le rappeler, car nous avons une tendance très normale à employer « coordinateur » en raison du fait que nous retrouvons souvent cette impropriété dans des documents mal traduits de l'anglais (articles de journaux, rapports, etc...). La faute est commise d'autant plus fréquemment que l'on dit coordination en français comme en anglais... de là, à penser que « coordinator » se traduit par coordinateur... il n'y a qu'un pas... qu'un faux pas !*

CAFETARIA OU CAFETERIA

C'est **cafeteria** *qu'il faut dire et écrire. Le mot est tiré de l'espagnol et signifie « endroit où l'on prend le café ». Comme panaderia (boulangerie) ou carniceria (boucherie). Une cafeteria est tenue par un cafetero (cafetier). Dire cafetaria c'est superposer le son d'une finale française (genre : secrétariat, actuariat, honorariat) à une racine hispanique. C'est ainsi que devant des mots nouveaux et d'orthographe mal connue (des mots étrangers, par exemple) on réagit souvent en utilisant des mots — ou fractions de mots — connus pour fixer une prononciation hasardeuse : le résultat est d'ailleurs aussi hasardeux.*

NOUVELLES

DIVISION NORD-OUEST

LÉGION D'HONNEUR

La D.N.O. compte un nouveau légionnaire parmi ses cadres, en la personne de M. A. Cordonnier, récemment affecté à Saint-Ouen en qualité de sous-Directeur.

Engagé à Aubervilliers, le 12 février 1930 au Service Salaires, M. Cordonnier passa rapidement au service de l'Usine, puis fut nommé chef de dépôt à Girancourt en 1931 et chef d'Usine à Lyon-Vaise en 1932, puis à Lyon-Culattes en 1933 ; ensuite envoyé à Nantes en 1934, il revient à Gennevilliers en 1936 comme sous-directeur, il retourne en 1946 à Lyon-Culattes comme Directeur d'Usine avant de revenir à Saint-Ouen en janvier 1951.

C'est au titre militaire que M. Cordonnier vient de recevoir la Croix.

Appelé en avril 1915 au 153e R.I., il a fait la guerre 1914-1918 avec ce régiment. Nommé aspirant en mai 1918 après un stage à Saint-Maixent, sous-lieutenant la même année, promu lieutenant en 1921 et capitaine en 1938. Mobilisé en 1939 au 342e R.I., il est affecté avec son régiment à la couverture de la frontière belge, puis participe aux combats en retrait de la ligne Maginot avant d'être fait prisonnier le 22 juin 1940, libéré à titre d'ancien combattant le 15 août 1941.

Il totalise six années de campagne et porte la Croix de guerre 1914-1918.

Ces états de service, tant civils que militaires, résument toute une vie de loyauté, de travail et de dévouement ; aussi est-ce avec un réel plaisir que nous adressons nos très vives et cordiales félicitations au nouveau légionnaire.

RÉUNION DES CHEFS DE RÉGION ET DE SECTEUR

Par suite du changement de Directeur de Division, une réunion des Chefs de Régions, Chefs de Secteur et Vendeurs de province a eu lieu au Siège de la D.N.O. le 28 mars. Cette réunion sortait un peu du cadre habituel des trainings, car elle avait pour but de présenter à M. Goirand le personnel vendeurs.

Dans un exposé rapide, les chefs de région présentèrent à la fois les hommes et le territoire ; puis, tour à tour chaque chef

Au déjeuner, M. Wicart est entouré par M. Serra, de Vernon, doyen des Chefs de Secteurs de la Division à droite, et de M. Dupieux, de Bourges, à gauche. On reconnaît également MM. Jayet et Goirand, ainsi que M. Théodore Billard, chef de Secteur instructeur, devant lequel se trouve son fils Guy, stagiaire à Montargis.

ES DIVISIONS

de secteur, chaque spécialiste Huiles ou Produits Noirs décrivit, en cinq minutes, ses activités et le cadre dans lequel elles se déployaient.

Le soir, dans la salle agréablement décorée du restaurant de l'immeuble, au dessert d'un « dîner maison », M. Jayet exprima ses regrets de quitter son équipe, M. Goirand son plaisir de la reprendre et son désir d'en voir continuer la marche ascendante et M. Wicart la satisfaction qu'il éprouvait à constater les progrès réalisés par chacun et sa conviction de voir se poursuivre les succès de la Division sous l'impulsion de son nouveau directeur.

M. Lutinier, vendeur à Lorient, expose son sujet devant un auditoire attentif...

DIVISION SUD-OUEST

Le métier de chauffeur-livreur n'est pas toujours facile, tant s'en faut ! Nos lecteurs pourront s'en rendre compte par cette photographie transmise à l'*Esso-Revue* par le Secteur d'Aurillac.

Dans le col du Lioran (Cantal), sur la route nationale 126, à 1.200 m. d'altitude, voici, le 5 mars 1951, le camion du Secteur d'Aurillac. La hauteur de la neige dans le col, cet hiver, a atteint fréquemment quatre mètres par endroit. Cette route est le chemin normal pour desservir la moitié Est du Secteur d'Aurillac. Félicitons M. Paul Benech, le chauffeur du Secteur, pour le souriant dévouement dont il n'a cessé de faire preuve tout au long de l'hiver pour assurer les livraisons sans que la clientèle ait jamais à se plaindre.

LES BONNES IDÉES PAIENT

Comité des Suggestions
Réunion du 3 avril 1951

1° SUGGESTIONS PRIMEES

PORT-JÉROME
PJ : 176 - FRANCS : 3.500
« Roger-Jean-Alexandre »
M. EUGÈNE BOURDET

Amélioration matérielle des opérations de paie. (Application limitée à Port-Jérôme.)

PORT-JÉROME
PJ : 192 - FRANCS : 3.500
« Jean-Pierre-Paul »
M. L. TERNY

Nouvelles dispositions ayant trait à l'établissement des décomptes de salaires dans le cas de remplacement. (Application limitée à Port-Jérôme.)

PORT-JÉROME
PJ : 233 - FRANCS : 4.000
« Edouard-Jean-Marie »
M. SERGE HEURTEVENT

Suppression de la situation des stocks du samedi.

PORT-JÉROME
PJ : 236 - FRANCS : 5.000
« Josette-Annic-France »
M. JEAN SAINT-LÉGER

Feuille journalière de contrôle groupant les résultats d'analyses de toutes les unités.

LA MAILLERAYE
N° 494 - FRANCS : 5.000
« Alexis-André-Jacques »
M. ANDRÉ LECOQ

Enrouleur spécial pour câble de tirage au cabestan, (Application limitée à La Mailleraye.)

COMPTABILITÉ STOCKS ET VENTES SIÈGE
N° 543 - FRANCS : 3.500
« Jean-André »
M. ROGER GALICHET

Tirage, à l'aide d'une machine Vivid, des imprimés servant à l'établissement des récapitulations mensuelles « Balance des mouvements de stocks. » avec indication des rubriques de produits.

CHATELLERAULT B. ET E.
N° 548 - FRANCS : 5.000
« François-Jean-Henri »
M. GUSTAVE JUTEAU

Modification du châssis d'un camion ravitailleur de bitume, pour permettre le remorquage de matériel de chantier.

DÉPt CONSTRUCTION ET ENTRETIEN (SIÈGE)
N° 549 - FRANCS : 5.000
« Pierre-Jean-Emile »
M. PIERRE GUIRAUD

Dispositif permettant au chauffeur de commander à distance la marche et l'arrêt du groupe électro-pompe pendant qu'il surveille le remplissage des compartiments du camion-citerne.

D.S.E. MARSEILLE
N° 557 - FRANCS : 5.000
« Paulette-Clémentine-Jane »
M. RENÉ FERRIÈRE

Utilisation de pochettes très grand format permettant l'envoi de courrier, à un même destinataire, jusqu'au poids de 3 kg. autorisé par les P.T.T. (Application limitée au Siège Social, aux Raffineries et aux Sièges des Divisions Sud-Est et Sud-Ouest.)

STRASBOURG B. ET E.
N° 571 - FRANCS : 5.000
« René-Albert-Antoine »
M. RENÉ KLEE

Amélioration du rendement thermique des installations de réchauffage, par récupération des purges des réchauffeurs de wagons citernes. (Application particulière limitée à Strasbourg B. et E.)

ATELIER-AUTO AUBERVILLIERS
N° 575 - FRANCS : 15.000
« Gilberte-Germaine-Elise »
M. LOUIS LESAGE

Nouveau dispositif de support de la roue de secours pour camion-citerne Renault de 8.000 litres.

PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHONE
N° 584 - FRANCS : 5.000
« Henri-Sassi-Paul »
M. HENRI CHAUDOIN

Amélioration des conditions de travail et de sécurité au chargement des camions-plateaux à l'usine de Port-Saint-Louis.

2° SUGGESTIONS FAISANT L'OBJET D'UNE LETTRE DE FELICITATIONS

PORT-JÉROME
PJ : 245
« PHILIPPE-MARIE-JOSEPH »
(ANONYME)

Facilité de pointage et d'enregistrement, au Magasin Général, à la réception de matériel importé.

DÉPARTEMENT ACHATS SIÈGE
N° 518
« Nickly-Jack-Gatien »
M. JEAN BANEYX

Etuis protecteurs en cellophane avec slogan publicitaire.

MUTATIONS ET PROMOTIONS

DIRECTION RELATIONS SOCIALES

M. François Rabany a été affecté au Département Formation professionnelle.

Entré à la Société en 1946 en qualité d'employé qualifié de Service Technique au Département Construction et Entretien, il fut chargé par la suite de la direction du Secrétariat Technique de ce Département et nommé, à ce titre, Agent de Maîtrise en 1947, puis Cadre en 1949. Il avait été muté à la Direction Relations Sociales en juin 1950.

M. André Coquet a été transféré au Département du Personnel, Service Réglementation Sociale.

Entré en 1948 à la Société, en qualité de garçon de bureau, il avait été nommé en 1949 Employé de Service Commercial premier degré et, en 1950, Employé de Service Commercial deuxième degré au Service Ventes Siège.

DIRECTION COMMERCIALE

Nous avons annoncé en leur temps, dans de précédents numéros de « l'Esso-Revue », les importantes modifications survenues dans l'organisation de la Direction Commerciale, mais nous n'avons pas pu, à l'époque, publier les photographies des personnes citées.

Nous complétons donc aujourd'hui l'information de nos lecteurs en mettant sous leurs yeux les photos de MM. Armand, Goirand, Jayet, Laffaille *et* Peniguel.

M. JAYET

M. PENIGUEL

M. ARMAND

M. GOIRAND

M. LAFAILLE

A V I S

Nous pensons faire plaisir à nos lecteurs en insérant en page centrale dans l'ESSO-REVUE, à partir de ce numéro, et le plus souvent possible par la suite, une composition artistique illustrant notre métier. Il leur suffira de la détacher pour qu'elle vienne orner leurs bureaux, et, nous n'en doutons pas, leurs intérieurs !

DIRECTION COMMERCIALE

Division Nord-Ouest

M. Henri Ruault du Plessis Vaidière vient d'être confirmé dans ses fonctions de Chef de Secteur à Brest avec la classification de Cadre.

Entré à la Société en 1937 en qualité d'employé de Service Commercial, il avait été nommé Agent de Maîtrise en 1946.

Il avait été successivement affecté au Service Administratif, au Service Aviation et au Secteur de Paris avant d'être muté au Secteur de Brest.

Division Nord-Est

M. Roger Cretal a été nommé Assistant de M. Monnier, Chef de Région à Lille.

Entré à la Société en 1931 en qualité de comptable au Secteur de Saleux, il fut nommé successivement : Représentant au Secteur de Reims en 1938, Chef de Secteur de Saleux en 1945 et Chef de Secteur de Lille en 1948.

M. Jean Gaston a été nommé Assistant de M. Simonin, Chef de Région à Reims.

Entré à la Société en 1937, il fut successivement : Gestionnaire au Secteur d'Arras, Secrétaire du Directeur de la Division Nord-Est, puis Chef de Secteur à Reims.

M. Robert Joseph vient d'être confirmé dans ses fonctions de spécialiste pour l'industrie.

Il avait été engagé en 1949 en qualité de Vendeur à la Région de Nancy.

M. Gilbert Salomon vient d'être nommé Chef de Secteur à Monéteau.

Entré à la Société en 1947 en qualité d'employé dans les Services de l'Adjoint Exploitation au Siège de la Division Nord-Est, il débuta dans les ventes en 1948, d'abord au Secteur de Béthune puis à ceux de Dunkerque et de Boulogne.

Il fut affecté en 1949 en qualité de Secrétaire à la région de Lille puis enfin comme Vendeur au Secteur de Monéteau.

DIRECTION INDUSTRIELLE

Raffinerie de Port-Jerome

Mlle Wanda Bloszack, engagée en 1949 comme dactylo-traductrice, vient d'être nommée employée qualifiée une langue, rédactrice au Département Entretien, Service Etudes.

M. Pierre Clarysse, engagé en 1949 comme aide-comptable, a été promu comptable Industriel au Service Budget et Planning Fabrication.

M. Lucien Goupil, engagé en 1945 comme Pointeau-comptable-payeur, vient d'être nommé Employé qualifié principal au Département Comptabilité.

M. Georges Gozic, engagé en 1944 comme aide-comptable, vient d'être nommé Comptable Commercial.

M. François Lejeune vient d'être promu Contremaître d'Exploitation au Service Expéditions.

Entré à la Raffinerie en 1945 comme Pointeau-comptable-payeur au Département Comptabilité, il était passé employé qualifié d'Exploitation au Service Expéditions en 1949.

M. Jean Pichereau vient d'être promu comptable commercial.

Engagé en 1946 en qualité de pointeau, il avait été nommé aide comptable en 1947.

M. Lucien Pitorre vient d'être promu Comptable Principal.

Engagé au Siège en 1946 en qualité d'Aide-comptable il avait été nommé Comptable Commercial en 1947 puis muté à la Raffinerie en 1949.

M. Charles Margra a été nommé Chef du Courrier en remplacement de M. Carlier qui a pris sa retraite.

Entré à la Société en 1939 comme garçon de bureau il était passé par la suite au Courrier. Il avait été nommé Agent de Maîtrise en 1946 et était Adjoint de M. Carlier depuis plusieurs années.

ENTRE-NOUS

NAISSANCES

Nous avons appris les heureuses naissances de :

Jean-Paul, fils de M. Chavatte (usine de Bitumes de Lestrem).

Françoise, fille de M. René Dupont (Dép. Combustibles Liquides).

Thierry, fils de M. Georges Hanshaw (Dép. Transports).

Anne-Marie, fille de M. Victor Bagot (usine de Toulouse).

Pascal, fils de M. René Damois (usine de Pont-Vert).

Jean-Yves, quatrième enfant de M. Jean-Léon Depeix (département Construction et Entretien).

Ghyslaine, fille de M. René Duret (Service Stocks).

Marc, fils de M. Maurice Guitton (Service Electro-Comptable).

Gilberte, fille de M. Aimé Rouquet (usine de Toulouse).

Sophie Guerlin, petite-fille de M. Maurice Lefèvre (détaché au D.P.C. à Dunkerque).

Personnel Navigant

Yves, fils de M. M. Gloaguen (matelot).

Division Nord-Est

Francis, fille de M. Lucien Lefebvre (gestionnaire à Ancerville).

Josiane, fille de M. Auguste Potherat (chauffeur à Chalon-sur-Saône).

Division Nord-Ouest

Michel, fils de Mme Liliane Balland (Section Utilités).

Caroline, fille de M. Guy Billard (Secteur de Montargis).

Gisèle, 2e enfant de Mme Germaine Blondel (Usine d'Aubervilliers).

Division Sud-Est

Jean, fils de M. Jean Andris (Secteur de Nice).

Alain, fils de M. Paul Christinel (Usine de Marseille).

Noëlle, fille de M. Jean Faure (Usine de Lyon-Culattes).

Division Sud-Ouest

André, 2e enfant de M. Pierre Brossard (Secteur d'Auch).

Raffinerie de Port-Jerome

Jean-Claude, 2e enfant de M. Jean Anquetil.

Jean-Pierre, 3e enfant de M. Fernand Auvray.

Jeannine, 2e enfant de M. Robert Collemiche.

Jean-Marie, 2e enfant de M. Roland Greverie.

Marie-Pierre, fils de M. Peter Tschammerholl.

Jocelyne, fille de M. Julien Niel.

Bernard, 3e enfant de M. Lesueur.

Raffinerie de la Mailleraye

Hervé, 10e enfant de M. Alphonse Bazille.

Jean-Pierre, 4e enfant de M. René Denizet.

Dominique, 3e enfant de M. Stanislas Drzewicki.

Marilène, 6e enfant de M. Gabriel Feray.

André, 3e enfant de M. F. Pain.

MARIAGES

Nous avons appris avec plaisir les mariages de :

Mlle Jacqueline Bonnet (Usine de Port - Saint - Louis) avec M. Henri Charrière.

M. Claude Lebouvier (Raffinerie de Port-Jérôme) avec Mlle Simone Turcq.

Mlle Lucienne Peter avec M. Jacques Curter, tous deux du Secteur de Paris.

Mlle Marie-Louise Prigent (Dép. Retraites et Sécurité Sociale) avec M. Némon.

M. Robert Pineau, lieutenant « Esso-Bretagne », avec Mlle Estelle Muzard.

M. Bernard Saussay (Raffinerie de La Mailleraye) avec Mlle Thérèse Ménard.

DÉCÈS

Nous avons appris avec peine le décès de plusieurs de nos collègues ou anciens collègues :

M. René Laurent, comptable au Département Bedford, Siège.

Entré à la Société en 1923, M. Laurent avait occupé diverses fonctions, notamment au Département des Achats, puis à la Raffinerie de Port-Jérôme, en 1933, comme Chef magasinier, au Service Contrôle du Siège, et dans différents services comptables.

Notre Direction était représentée aux obsèques par M. A. Malsoute, chef de la Comptabilité Bedford. Plusieurs collègues assistaient également aux obsèques.

M. Jacques Revelin, ancien employé de la Société André Fils.

M. Revelin était à la retraite depuis 1932. Il était le père de notre collègue, Mlle Revelin.

D'autres collègues ont été frappés dans leur affection et nous font part des décès :

Raffinerie de Port-Jerome

M. B. Edet, de sa fille Martine.

M. R. Jaegler, de sa fille Solvène.

M. Max Sorel, de son père.

Direction Juridique

M. R. Prieur, de son fils Dominique.

Division Nord-Ouest

M. Roger Brissaud, du Siège de la Division Nord-Ouest, de son père.

M. Henri Guillou, de l'Usine d'Aubervilliers, de son père.

M. Francis Hericher, de l'Usine de Saint-Ouen, de son fils Alain.

M. Francis Pedrol, de l'Usine d'Aubervilliers, de son fils Guy.

MM. Henri et Gustave Plitta, du Dépôt d'Orly, de leur père.

Division Sud-Est

Mmes Audin et Marin, de l'Usine de Port-Saint-Louis, de leur mère.

M. Hervé Meyzonnat, de l'Usine de Port-Saint-Louis, de son père.

RÉDACTEUR EN CHEF-GÉRANT
PIERRE MOREL
ÉDITION SODICO-PARIS
RÉGIE DE CE DÉPOT LÉGAL
2e TRIMESTRE 1951
IMP. LANG, BLANCHONG ET Cie
30, RUE DU POTEAU, PARIS